# VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

# NEUE WEGE

Mit Einladung zur
JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG
Am 5. April 2008 in Erfurt

1 | 2008

## Wohin rollt die Bahn?

**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**

Abs.: VCD LV Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig

# Urbane Kultur in mittelalterlichem Ambiente

Der Missionsbischof Bonifatius war es, der unser heutiges Bahn&Kultur-Ziel „Erphesfurt“ erstmalig in einem Brief an den damaligen Papst aufgrund seiner prädestinierten Lage in der Gera-Aue erwähnte, als Sitz für ein Bistum der römischen Kirche empfahl und damit den Grundstein für das geistliche Zentrum Thüringens legte. Inzwischen ist die Landeshauptstadt des grünen Herzens von Deutschland über 1260 Jahre alt und lockt jedes Jahr viele Touristen mit dem Dom, der Severikirche und ihrer fast vollständig erhaltenen mittelalterlichen Innenstadt. Obendrein reizt sie mit ihrem Beinamen „Kleinvenedig“, der daher rührt, dass Erfurt von 142 Brücken über die Gera und ihre vielen Verzweigungen in ihrem Stadtbild geprägt ist.

Darunter findet sich u. a. die längste bebaute und bewohnte Brücke Europas, welche 1117 erstmalig aus Holz und im 14. Jh. dann aus Stein errichtet wurde und die Gera mit sechs Gewölben überbrückt. Als interessanter Profanbau von 79 m Länge, der bis heute Raum für Kunst, Handwerk und Handel verschiedener Couleur beherbergt, stellt die Krämerbrücke ein wichtiges Gegenstück in der städtischen Architektur zu der Vielzahl an kirchlichen Bauten dar.

Mit einem Länderticket für 27 EUR für 5 Personen oder der Thüringen-Card für 14 EUR für Erwachsene und 9 EUR für Kinder erreichen Sie Erfurt bequem mit dem Regionalverkehr. Mit dem Kauf einer Thüringen-Card erhalten Sie zudem nicht nur einen kostenlosen Reiseführer und ein Tagesticket der Erfurter Verkehrsbetriebe, sondern können auch kostenfrei verschiedene Museen und andere touristische Ziele besuchen. (www.thueringen-tourismus.de)

Gemütlich vom Bahnhof schlendernd können Sie so sowohl das Museum für Thüringische Volkskunde auf dem Juri-Gagarin-Ring als auch das Naturkundemuseum in der Großen Arche kostenfrei besuchen. Letzteres bietet museumspädagogisch modern aufbereitet nicht nur Informationen zum Naturraum Thüringens, sondern setzt sich passend zu seiner Adresse auch mit Noah´s Thema, dem Erhalt der Artenvielfalt, auseinander. Die Besonderheit im Innern des Gebäudes ist eine Eiche, die alle Ausstellungsebenen miteinander vereint. (www.naturkundemuseum-erfurt.de) Wer jedoch mit den kurzen Familienmitgliedern unterwegs ist und deshalb lieber Tiere live und in Farbe bestaunen möchte, sollte sich von der Haltestelle „Anger“ aus in die Linie 5 bis zur Endstelle „Zoopark“ setzen und ebenfalls auf Basis der Thüringen Card kostenfrei in das tierische Reich eintauchen. Apropos eintauchen: der Erfurter Zoo bietet neben seinen weitläufigen Freianlagen auch ein faszinierendes Aquariumareal mit einem Meerwasserriffbecken.

Für alle Fans moderner Kunst empfiehlt sich ein Besuch des Hauses zum roten Ochsen. Der bedeutende Patrizierbau, dessen reich verzierte Renaissancefassade am Fischmarkt 27 alles andere als moderne Kunst in seinem Innern vermuten lässt, bietet Wechselausstellungen nationaler und internationaler Künstler der modernen Malerei, Foto- und Videokunst und vielem mehr. Dieses Angebot steht Ihnen als Thüringen-

Card-Inhaber ebenfalls kostenfrei zur Verfügung. (www.kunsthalle-erfurt.de)

Nach dem einen oder anderen ausgiebigen Museenrundgang sollten Sie auf jeden Fall noch letzte Kräfte mobilisieren und den Petersberg mit der europaweit einzigen weitgehend erhaltenen Stadtfestung, der Zitadelle Petersberg besuchen. Dort oben angelangt, haben Sie einen fantastischen Blick über die Stadt. Und sollte Ihnen der Wind zu sehr um die Nase pfeifen, können Sie alles auch von der schicken „Glashütte“ aus, einem Café, Restaurant und Bar zugleich, bei Tee, gutem Wein, kleinen oder großen kulinarischen Köstlichkeiten genießen.

Zum Tagesausklang empfehlen wir allen Jazz-Fans unter unseren Lesern den Besuch des inzwischen 25 Jahre bestehenden Jazz-Clubs von Erfurt am Fischmarkt 13–15, wo u. a. am 15. Februar Bobby Few und das Avram Fefer Quartett (USA, D) zu Gast ist. (www.jazzclub-erfurt.de.) Wer jedoch seinen Wissensdurst nach wie vor nicht gestillt hat, sollte sich mit der Stadtbahn-Linie 1 zur Haltestelle Mittelhäuser Straße, oder der Linie 5 zur Haltestelle Ilversgehofener Platz aufmachen, um in die Heilige Mühle Erfurts einzukehren. Die älteste erhaltene Wassermühle der Stadt lädt nämlich nicht nur zum kulinarischen Verweilen ein, sondern bietet auch historische Einblicke in das Leben des Erfurter Stadtteils Ilversgehofen und in die allgemeine Geschichte des Jazz und Swing in Deutschland, wo Schellack-Fans definitiv auf Ihre Kosten kommen. (www.heiligenmuehle.de)

Abschließend noch zwei Tipps, die Sie sich für einen Sommerbesuch unbedingt vormerken sollten: Zum einen das Krämerbrückenfest am dritten Juni-Wochenende und zum anderen das Domstufen-Festival im Juli, wo diesmal u. a. „Martin Luther – Das Musical“ uraufgeführt wird.

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

EDITORIAL

## Reichlich Gesprächsstoff ...

.. bot das Thema Verkehr im vergangenen Herbst und macht neugierig, wie diese Diskussionen im neuen Jahr fortgesetzt werden. Apropos neues Jahr: die Redaktionsmannschaft der NEUE WEGE wünscht Ihnen Gesundheit und Glück für 2008. Wir möchten Sie auch in diesem Jahr aktuell informieren und mit dem nötigen Hintergrundwissen versorgen.

Zurück zur Verkehrsdebatte: Neben dem immer noch aktuellen Thema Lokführerstreik ließ die SPD aufhorchen, deren Herbstparteitag einen Beschluss zum Tempolimit auf deutschen Autobahnen fasste. Welch Sakrileg, an den Festen eines quasi unantastbaren Freiheitsgedanken in vielen deutschen Köpfen zu rütteln! Kaum von der versammelten Basis beschlossen, versuchte der Bundesverkehrsminister die Intention seiner Parteigenossen abzubügeln, in dem er verkündete, dass die Koalition kein Tempolimit erwägen wird, da Tempo 130 weder mehr Sicherheit noch eine relevante Reduzierung des Kohlendioxidausstosses brächte. Damit war für ihn das Thema vom Tisch.

Ein Blick auf Deutschlands Autobahnen zeigt: Das Thema wird verkehrs- und umweltpolitisch ein Dauerbrenner bleiben. Mit Tempo 200 auf der linken Spur sind meist die Fahrer von Modellen der oberen Klasse unterwegs, deren Verbrauchsverhalten nunmehr auch im Fokus der europäischen Umweltpolitiker steht. Die Automobilindustrie lamentiert und malt das Gespenst des Umsatz- und Arbeitsplatzabbaues an die Wand, käme ein allgemeines Tempolimit.

Eine Reduzierung des Tempos auf 130 km/h, verbunden mit einer stärkeren Reglementierung des LKW-Verkehrs brächte viele Vorteile: mehr Gelassenheit der Fahrer verbunden mit einer Senkung des Unfallrisikos und eine größere Durchlässigkeit der bestehenden Strecken. Das stetig wechselnde Tempo zwischen Beschleunigung und Abbremsen oder Rückstau auf Grund ewig andauernder Überholmanöver fast gleich schneller LKW stehen dem heute gegenüber.

So wird schnell der Ruf laut: die Autobahnen sind zu voll, ein Ausbau ist nötig. Doch hier lassen sich Analogien zum Schienenverkehr finden, in dem die Systemgeschwindigkeit eine Schlüsselrolle spielt. Eine Annäherung der Geschwindigkeiten fördert die Durchlässigkeit. Doch Tempo 130 und großflächige Überholverbote für LKW treffen eine starke Lobby, mit der sich auch der Bundesverkehrsminister nicht anlegen möchte. Bleibt abzuwarten, wie die SPD mit ihrem Parteitagsbeschluss umgehen wird. Angesichts des Lebens unserer europäischen Nachbarn mit diesen Beschränkungen ist das deutsche Beharren weiter politischer Kreise auf dem „Schutzgut“ der ungezügelten Fortbewegung unverständlich. Bleibt abzuwarten, ob der entscheidende Anstoß erst wieder aus Brüssel kommen muss.

Ihr Jens Schneider

INHALT


| | |
|---|---|
| Seite 2 | Bahn & Kultur |
| Seite 3 | Editorial / Einladung zur Hauptversammlung |
| Seite 4 | Magazin |
| Seite 5 | Titelthema |
| Seite 8 | Regional |
| Seite 11 | Lokale Ansprechpartner des VCD |


**Titelbild:** Die Arche Nebra in Sichtweite: Statt mehr Parkplätze ein Haltepunkt für Wangen. Ein ambitioniertes Projekt der IG Unstrutbahn (Foto: IG Unstrutbah e. V.)

# EINLADUNG

**zur Jahreshauptversammlung 2008 des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale**

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale lädt Sie am Sonnabend, den **5. April 2008** zu seiner Jahreshauptversammlung (JHV) in Erfurt ein.

ORT Erfurt, Magdeburger Allee 34, Atrium der Stadtwerke Erfurt (SWE)

HALTESTELLE Lutherkirche/SWE, erreichbar mit der Straßenbahnlinie 1 in 7 Minuten ab Erfurt Hbf, ansonsten mit der Linie 5 (ab Anger). Den Netzplan der EVAG gibt es unter www.evag-erfurt.de/tarife_liniennetz/netzplan_erfurt.pdf

ZEIT 5. April 2008, 10:45–13:00 Uhr

TAGESORDNUNG

- Begrüßung
- Rechenschaftsbericht des Vorstandes
- Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Schwerpunktthemen der Vereinsarbeit und Haushaltsplan 2008
- Nachwahl eines Vorstandsmitglieds (vgl. S. 3 unter „Neues Vorstandsmitglied“)
- Beschluss einer Finanzordnung

GASTREDNER

Öffentliche Diskussion zum Thema: „Erschließung des ländlichen Raumes durch den öffentlichen Nahverkehr“. Wie passen die gestiegene Bedeutung des ÖPNV im Zeit-alter des Klimaschutzes, der demographische Wandel und die öffentliche Sparpolitik zusammen?“ Wie soll der ÖPNV auf Straße und Schiene auch die dünner besiedelte Fläche zukünftig erschließen? Zu diesem Thema haben wir Herrn A. Möller, Geschäftsführer der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT) sowie Herrn V. Heepen, Geschäftsführer der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) als Referenten eingeladen. Wir freuen uns auf Ihr Kommen.

**Landesvorstand des VCD Elbe-Saale e.V.**

## MAGAZIN

### Dresden: Haltestellenabfahrtszeiten immer im Blick

Wer eine Fahrt mit dem ÖPNV plant, aber noch am Computer zu tun hat, kann sich jetzt einfach die aktuellen Abfahrtszeiten jeder beliebigen Haltestelle in Dresden und Umgebung direkt auf seinen Monitor holen. Das so genannte Widget-Programm steht ab dem 15. Dezember 2007 kostenlos auf der Webseite der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) unter www.dvbag.de zum Download bereit. Stets aktuell informiert, ist man damit genau zur richtigen Zeit an der Haltestelle.

Elektronische Abfahrtstafeln an den Dresdner Haltestellen, so genannte Dynamische Fahrgastinformationen (DFI), kennt inzwischen jeder Fahrgast. Verknüpft mir dem DVB-Leitsystem wird darauf angezeigt, wann der Bus oder die Bahn tatsächlich an der jeweiligen Station eintrifft. Vor Ort wartende Fahrgäste können sich damit in „Echtzeit“ über die nächsten Linienabfahrten informieren.

Das geht jetzt noch einfacher. Zu Hause, am Arbeitsplatz oder bei Freunden. Die DVB AG bietet ab sofort ein kostenloses Miniprogramm, ein so genanntes Widget, für Windows- oder Mac-Computer an. Voraussetzung ist natürlich eine funktionierende Verbindung ins Internet. Die Darstellung orientiert sich an den DVB-typischen Abfahrtstafeln der Haltestellen. In zwei Schritten installiert, ist es auf dem Bildschirm immer gut sichtbar und aktualisiert sich selbstständig im Zwei-Minuten-Rhythmus. Für eine sekundengenaue Auskunft reicht ein kurzer Mausklick. Per Menü lässt sich das Widget-Programm individuell einstellen. Beispielsweise können die verschiedenen Verkehrsmittel ein- oder ausgeblendet werden. Einmal eingegeben, berücksichtigt das Programm auch die Wegezeit zur Haltestelle. Damit kann man das Warten in der Kälte oder das Wälzen von Fahrplänen getrost vergessen und ist immer pünktlich an der Halltestelle.

Ein Widget ist ein Mini-Programm, das den Anwender in einem kleinen Fenster oder in einem Extra-Anzeigebereich auf dem Computerbildschirm mit aktuellen Informationen auf dem Laufenden hält. Es gibt beispielsweise Widgets für Wetterinformation, Börsenkurse oder eben das DVB-Abfahrtswidget.

### Streckenstilllegungen in Thüringen

Im Sommer 2007 wurde bekannt, dass in Mittelthüringen die Stilllegung von 3 Bahnstrecken geprüft wird (die NEUEN WEGE berichteten). Der VCD-Landesverband hat sich in einer Pressemitteilung sowie in Schreiben an den Thüringer Minister für Bau und Verkehr, die Fraktionen des Landtages sowie an die betroffenen Landräte und Kreistage gewandt, um die Stilllegungen zu verhindern.

Mit der Einstellung des Verkehrs auf der Strecke Straußfurt–Sömmerda (Pfefferminzbahn) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wurden inzwischen Tatsachen geschaffen. Für die beiden Strecken Gotha–Gräfenroda und Fröttstädt–Friedrichroda wird – so ist einer Antwort des Ministeriums zu entnehmen – der Verkehr bis 2011 gewährleistet. Zudem werden die Strecken in einer Untersuchung zusammen mit dem gesamten ÖPNV des südlichen Landkreises Gotha neu begutachtet und bewertet.

Neben einer Antwort des Landkreises Gotha, die im wesentlichen den Ausführungen des Ministeriums entsprach, gab es nur seitens der SPD-Landtagsfraktion ein Gesprächsangebot. In einem Termin Anfang Dezember 2007 mit Frau Doth (SPD, Vorsitzende des Ausschusses für Bau und Verkehr) machten Andreas Grimm und Steffen Eichler den Standpunkt des VCD-Landesverbandes deutlich. So sind die Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch den Bund seitens des Freistaates Thüringen möglichst auszugleichen, um ein attraktives ÖPNV-Angebot sichern zu können. Als Beispiel könnte der Freistaat Sachsen dienen, der einen Teil der Mehrwertsteuermehreinnahmen dafür einsetzt.

Nach Auffassung des VCD muss es auf den Strecken ein alltagstaugliches Nahverkehrsangebot mit ganztags akzeptablen Fahrzeiten und guten Anschlüssen geben, um eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Mit der Umstellung auf Busverkehr ist oftmals ein schleichender Niedergang zu beobachten: Nachdem der Bahnverkehr eingestellt wurde, wird bei den Bussen der Schwerpunkt auf den Schülerverkehr gelegt. Damit verschwindet meist das Angebot am Wochenende sowie oftmals in den Ferienzeiten. Auf Grund der folgenden mangelnden Auslastung kommt es mitunter zur nahezu vollständigen Streichung des Angebotes. Vor diesem Hintergrund und auf Grund der aktuellen Ziele zum Klimaschutz (vor allem auch Reduzierung des CO2-Ausstoßes) besteht hier dringender Handlungsbedarf. Die SPD-Fraktion wird kurzfristig eine Anfrage an die Landesregierung zu den genannten Strecken veranlassen. Zudem wird es voraussichtlich im Februar 2008 eine Anhörung vor dem Umweltausschuss zu diesem Thema geben, an der auch der VCD als Verband beteiligt werden soll.

## LESERBRIEF

**Dr. Günther Schäfer von der Initiative zum schnellen Ausbau der B 178 schrieb uns:**

Wir bedanken uns für die treffende Darstellung des Funktionierens des Lobbyismus in der letzten Ausgabe von NEUE WEGE, worin der Autor, Herr Müller sehr treffend die B 178 als Beispiel verwendet. Wir beabsichtigen, diesen Beitrag unseren Mitgliedern zugänglich zu machen die Aussagen mit Hilfe der Fraktion der Grünen auch in der Veröffentlichung des Landkreises („Landkreisjournal“) darzustellen.

Wie Sie vielleicht wissen, geht ungeachtet unseres Beweises von der Unnötigkeit, ja sogar vom gesellschaftlichen Schaden dieses Projektes der Bau unverdrossen weiter. Wir erwarten den nächsten Termin vor dem Bundesverwaltungsgericht, wo unsere Klage gegen den Beschluss beurteilt werden wird.

Dazu haben wir sehr viel einzubringen, insbesondere Gutachterarbeit... .

Trotzdem ist angesichts der Macht des Lobbyismus zu großer Optimismus nicht am Platze. Umso wichtiger sind solche Beiträge, wie der genannte. Nochmals Danke und wir hoffen auf Ihre weitere Unterstützung.

## Wohin rollt die Bahn?

*Jens Schneider*

Seit der Fusion von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG (DB) im Jahr 1994 hat sich im deutschen Eisenbahnverkehr viel bewegt. Das Ziel der neuen DB war die Entwicklung von der Behördenbahn zu einem wettbewerbsfähigen Unternehmen. Parallel dazu drängte die europäische Bahnpolitik, den Wettbewerb auch für andere Unternehmen zu öffnen sowie Verkehrsunternehmen und Infrastruktur zu trennen.

Neben der DB fasste auch eine Reihe von neuen Anbietern Fuß auf deutschen Gleisen. Deren Organisationsform reicht von reinen Privatunternehmen über Gemeinschaftsunternehmen mit der DB bis zu 100-igen Töchtern der DB. Der Löwenanteil des deutschen Schienenverkehrs wird jedoch weiterhin vom DB-Konzern bedient, welcher durch ständige Strukturveränderungen mittlerweile über 200 Tochterunternehmen besitzt.

Die Konkurrenz der DB beschränkt sich im Personenverkehr jedoch bis heute mit Ausnahme von Einzelangebote auf den Nahverkehr. Im Güterverkehr sind die Privaten auch überregional tätig und stellen durchaus ernst zu nehmende Wettbewerber zur DB-Cargo-Sparte Railion dar. Die Vielfalt der Farben an der Zugspitze zeugen davon, dass die Transporteure nicht mehr nur aus dem Hause DB stammen. Die DB bezeichnet sich selbst als zweitgrößtes Güterverkehrsunternehmen Europas. Dies suggeriert einen starken Güterverkehr auf der Bahn. Der Anteil auf der Schiene stieg zwar in den letzten Jahren, jedoch transportiert die Unternehmenstochter Schenker doppelt so viele Güter auf der Straße als Railion per Schiene.

Der Marktanteil der Privaten wächst: verteilten sich 2003 die Fahrkilometer aller Zuggattungen zwischen DB und Dritten auf 918 bzw. 71 Mio. km, so lag dieser Split 2006 bei 888 bzw. 128 Mio. km. Betrachtet man dies genauer, zeigt sich, dass viele der nicht von der DB gefahrenen Streckenkilometer in den umsatzschwächeren Nahverkehr fallen. In den Tonnen- und Personenkilometern verbucht die DB weiter Gewinne. Diese Entwicklung veranschaulicht die generelle Tendenz der DB, welche den Willen des Konzerns im Gang an die Börse veranschaulicht: eine Konzentration auf lukrative Märkte, die zum Teil auch im Ausland liegen. Um dort zu Punkten, benötigt die Bahn neues Kapital, welches eine Privatisierung in die Kasse spülen soll.

Das Erscheinungsbild der Züge hat sich in den vergangen Jahren deutlich zum Positiven entwickelt. Moderne und komfortable Triebwagen prägen nunmehr das Gesicht der Bahn. Deren Anschaffung war jedoch auch nötig, um insbesondere im Nahverkehr ineffiziente lokbespannte Züge abzulösen. Auf Grund der hohen Investitionen in den Fahrzeugpark, im Nahverkehrsbereich zum Teil von den dafür zuständigen Ländern gefördert, ist dieser eng an der Marktbedienung bemessen. Fahrzeugreserven sind demnach knapp, so dass zusätzliche Kapazitäten bei erhöhtem Bedarf beschränkt sind oder zum Ersatz schadhafter Wagen dienen müssen. Von den Ausfällen war insbesondere Neigezugbereich betroffen, dessen Modelle eine Reihe von Kinderkrankheiten aufwiesen. Der dieselbetriebene ICE wurde nach kurzer Laufzeit ganz aus dem Verkehr genommen, was insbesondere zwischen Dresden und Nürnberg deutliche Qualitätseinbußen nach sich zog.

Eine Kernfrage stellt die Zukunft der Infrastruktur dar, welche gegenwärtig noch immer in den Händen der DB liegt. Betrachtet man die Bahnstationen, geht die Entwicklung diametral auseinander. In Zentren oder mit Förderung der durch die mit der Regionalisierung entstandenen Aufgabenträger entwickelten Strecken hat sich der bauliche Zustand zum Teil deutlich verbessert. Neben den Investitionen der DB tragen auch die Länder einen großen Anteil daran, welche die Erneuerungen fördern, oft verbunden mit Schnittstellenverbesserungen zum regionalen Busverkehr, wie beispielsweise in Sachsen-Anhalt. Im restlichen Flächennetz nagt aber der Zahn der Zeit unübersehbar am Bestand.

Ähnliches lässt sich beim Schienennetz beobachten. Die Unterhaltung und Erneuerung der Gleisanlagen und Bauwerke fiel in den vergangenen Jahren hinter den Bedarf zurück, die Zahl der Langsamfahrstellen vergrößerte sich wieder. Dies kritisierte auch der Bundesrechnungshof, welcher hierbei auch die erhöhten Folgeinvestitionen des Bundes im Blick hatte.

Die Anschlussmöglichkeiten im Güterverkehr wurden durch das DB-Sanierungsprogramm „Marktorientiertes Angebot Cargo“ (MORA C) deutlich minimiert und an die derzeitige Interessenlage der DB angepasst, welche die nicht gewinnbringenden Anschlüsse von 2002 bis 2004 kündigte, etwa 1.000 Stück. Dies betraf insbesondere kleinere Kunden und den ländlichen Raum. Zwar wurden zum Teil Anschlussbedienungen an wirtschaftlicher agierende Wettbewerber der DB abgegeben, insgesamt vollzog sich aber eine aus umweltpolitischer Sicht nicht zu rechtfertigende Verkehrsverschiebung in Richtung LKW, welche zukünftig nur sehr schwer wieder abgelöst werden kann.

Der Börsengang der DB im Ganzen scheint derzeit nicht mehrheitsfähig zu sein. Insbesondere die Frage der Infrastruktur teilt die Lager. Während die DB damit eine schnelle Verfügbarkeit von Finanzmitteln für die Infrastrukturentwicklung sieht, weisen die Kritiker, darunter auch der VCD, darauf hin, dass ein zu großer Einfluss auf das Schienennetz besteht, dessen Ausprägung streng betriebs- und weniger volkswirtschaftlich zu bewerten ist. Auch die Bundesländer sehen dies so. Sie befürchten eine Vernachlässigung der Flächennetzes und damit eine ungünstige Entwicklung des in ihre Zuständigkeit fallenden Nahverkehrs. In Anbetracht dessen, dass sich die DB immer noch in Staatsbesitz befindet, ist eine stärkere Einflussnahme auf die Entwicklung im volkswirtschaftlichen Sinne notwendig. In diesem Sinne ist die aktuell entbrannte Debatte wichtig, um die Richtungsgebung nicht allein in den Händen der DB-Spitze und des Bundesverkehrsministeriums zu belassen.

## Abschied vom Bahnhof?

*Peter Hettlich, MdB*

Der demografische Wandel ist endlich in aller Munde, vor dem Hintergrund einer schwindenden und alternden Bevölkerung werden die Schwierigkeiten der Daseinsvorsorge diskutiert. Vor allem die Gewährleistung von Mobilität im ländlichen Raum fällt der öffentlichen Hand immer schwerer. Wie im Brennglas zeigt sich dies in dünnbesiedelten ostdeutschen Regionen. Die Deutsche Bahn (DB) jedoch will sich an der Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge nicht mehr beteiligen und zieht sich aus der Fläche zurück, insbesondere in Ostdeutschland. Das zeigt sich deutlich an der Immobilienpolitik von Konzernchef Hartmut Mehdorn. Sein Schwerpunkt sind offenbar Großprojekte wie die gescheiterte Wiederbelegung des Flughafens Berlin-Tempelhof, das milliardenschwere Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 oder der zweckfreie Citytunnel unter der Leipziger Innenstadt. Bahnhöfe an Nebenstrecken dagegen werden sich selbst überlassen, bestenfalls verkauft. Dabei geht Mehdorn Hand in Hand mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, wie sich am Rande der Verkehrsministerkonferenz in Merseburg (Sachsen-Anhalt) im Oktober letzten Jahres herausstellte.

Nach den Vorstellungen des Bundesverkehrsministeriums soll die Förderung von Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen an Bahnhofsgebäuden durch Bundesmittel künftig an Bedingungen geknüpft werden. Eine Anlage zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG mit Stand vom 28. September 2007, die die Schienenqualität im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der Bahn regeln soll, sieht klare Kriterien vor. Es sollen nur noch Ausbaumaßnahmen an Bahnhöfen mit täglich 100 Ein-, Aus- oder Umsteigern gefördert werden. Für eine Förderung von Bahnhöfen mit Mittelbahnsteig und niveaufreiem Zugang an mehrgleisigen Strecken müssen sogar 1.000 Reisende erreicht werden. Mit solch einer Regelung haben strategische Planungen durch Länder und Kommunen keine Chance, langfristig bleiben Passagiere in dünn besiedelten Regionen auf der Strecke.

Die gleichen Kriterien gehen aus einem bahninternen Papier zur Zukunft der Bahnhöfe der DB AG vom 29. Januar 2007 hervor. Auch die Bahn benennt Minima von 100 bzw. 1.000 Reisenden. Investitionen in Verkehrsstationen mit geringerer Auslastung seien „volkswirtschaftlich nicht zu vertreten“, so dieses Papier.

Die Deutsche Bahn hat ihre Abschiedspläne schon längst konkretisiert. Ein internes Papier der DB-Tochter „Station & Service“ benennt die Bahnhöfe, die noch im Kernportfolio der Bahn verbleiben sollen. Der Aderlass ist erschreckend. Nur noch einen Bruchteil der Gebäude will die DB behalten, in Ostdeutschland wenig mehr als 10 % wie die nachfolgende Tabelle zeigt. Die restlichen Gebäude werden, wenn möglich, verkauft. Allerdings waren viele der bisherigen Verhandlungen zwischen Kaufinteressenten und der DB zähflüssig. Ein Grund dafür dürfte sein, dass die Bahn in den Verhandlungen für diese Immobilien Buchwerte zugrunde legte, die realistische Werte z.T. weit überstiegen. Ob sich die chronisch klammen Kommunen in Ostdeutschland oder die wenigen potenten Investoren den Ankauf von Bahnhöfen leisten können, ist fraglich. Das Schicksal der unverkäuflichen Bahnhöfe kann man vielerorts bereits besichtigen. Die Gebäude werden zugemauert oder vernagelt und einem stetigen Verfall preisgegeben. Was bleibt, sind allenfalls Wartehäuschen auf den Bahnsteigen.

| Bundesland | Anzahl der Bahnhöfe (Stand 2005) | Anzahl der Bahnhöfe gemäß Zielplanung (2006) |
|---|---|---|
| Brandenburg | 153 | 16 |
| Meckl.-Vorp. | 67 | 15 |
| Sachsen | 99 | 14 |
| Sachsen-Anh. | 99 | 13 |
| Thüringen | 110 | 12 |

Ein Beispiel für diese Entwicklung ist der Bahnhof Caputh-Geltow im so genannten Speckgürtel um Berlin. Der Bahnhof liegt an der Regionalbahnverbindung von der Landeshauptstadt Potsdam zum Flughafen Berlin-Schönefeld. Spätestens seit Albert Einstein hier lebte, ist Caputh als vornehmer Wohnort wie auch als Ausflugsziel für Berliner und Potsdamer bekannt. Die Deutsche Bahn wollte das stattliche Empfangsgebäude seit den 90er Jahren nicht mehr halten, ein Investor für eine Wohn- oder touristische Nutzung konnte trotz der hervorragenden Lage nicht gefunden werden; der Bahnhof verfällt.

Die derzeitige „Bahnhofspolitik“ der DB AG und des Bundesverkehrsministers ist unerträglich. Die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum muss weiterhin auch durch die Bahn und den Bund gewährleistet bleiben. Prestigeprojekte oder auch der Einstieg in den internationalen Verkehrsmarkt müssen zurückstehen vor den Mobilitätsangeboten in der Fläche, erst recht angesichts des demografischen Wandels.

*Peter Hettlich, Landwirt aus der Eifel und Agrarwissenschaftler, ist Mitglied des Bundestages, Vizevorsitzender des Verkehrsausschusses und Sprecher für Aufbau Ost und Baupolitik der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen.*

**Kontakt:** Rüdiger Herzog, Berlin, Tel. +49 (0)30 227-71866, Fax -76864, www.gruener-aufbau-ost.de

ANZEIGE

**Insel Usedom, Koserow 4 FeWo**
**- nur 3 min. zum Ostseestrand -**
s/w-Terrasse/Balkon, 1-5 P., 2-3 Zi., Kamin, Bahnhofstransfer, TV, DVD, kinderfreundlich
Einbauküche, Fahrradschuppen, Bj. 2007, Internet, Blick ins Grüne
**29 - 79 € / Tag www.ihreferien.de 0341/3196200**

## Rückenwind für die Unstrutbahn

*Harald Lindner*

Wer lange nicht im Unstruttal war, und deshalb demnächst diese schöne Gegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen und näher erkunden möchte, sollte einen höheren Aufwand einplanen: Den Südteil in Sachsen-Anhalt sollten Sie unbedingt über Naumburg anfahren, den thüringischen Teil über Artern, ganz besondere Sorgfalt ist bei Ausflügen über die Landesgrenze hinaus nötig!

Bei der Planung stoße ich zum Glück auf **www.unstrutbahn.de**, wo Ursachen und nähere Umstände der aktuellen Verkehrsprobleme im Unstruttal erläutert werden:

Noch knapp 400 Fahrgäste nutzen täglich die Züge zwischen Naumburg und Nebra. Weiter nördlich, von und nach Artern hat der Freistaat Thüringen den Zugbetrieb nicht mehr bestellt, wegen zu geringer Fahrgastzahlen. Dass lange Fahrzeiten, schlechte Anschlüsse, geringer Service und fehlende Abstimmung mit dem Busverkehr der Region ursächlich mit dem Niveau der Nachfrage zusammenhängen, wurde ausgeblendet.

Sachsen-Anhalt hat sich zum Weiterbetrieb seines Teils der Unstrutbahn bekannt und Verbesserungen auf den Weg gebracht. Dennoch tragen auch hier die oben genannten Probleme zu den geringen Fahrgastzahlen bei.

Sonderfahrt mit der „Ferkeltaxe“, Umsteigen am Bahnhof Nebra
(Bild: IG Unstrutbahn e.V.)

Ausgelöst durch die 2005 angekündigte Abbestellung wurde die IG Unstrutbahn ins Leben gerufen. Unterschriftensammlungen, Aktionstage, Bahnhofsfeste, Gespräche mit Politikern und eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit haben die Thüringer Regierung nicht zum Einlenken bewegen können. Mit einer Doppelstrategie setzt sich die IG nun besonders für Verbesserungen zwischen Naumburg und Nebra ein, ohne die Forderung nach Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Nebra und Artern aus den Augen zu verlieren. So sollen in Thüringen die Stilllegung der Gleis-Trasse verhindert, die Bahn durch Sonderfahrten im Bewusstsein gehalten sowie mittelfristig ein touristischer Bahnverkehr initiiert werden.

In Sachsen-Anhalt besteht weiteres Verbesserungspotential. Ohne höhere Fahrgastzahlen ist auch hier die Existenz der Unstrutbahn gefährdet. Im Jahr 2007 gab es an vier Tagen Sonderfahrten: Zum Unstrutbahn-Aktionstag in Wangen, dem Ort mit dem Himmelsscheiben-Erlebniszentrum „Arche-Nebra“, pendelten Triebwagen zwischen Nebra und Roßleben, mit Halt am Bahnübergang in Wangen. Zum Unstrutbahn-Fest in Roßleben sowie anlässlich des Winzerfestes in Freyburg gab es einen Pendelbetrieb zwischen Nebra und Artern. Alle Sonderfahrten wurden rege in Anspruch genommen und zeigten, dass die Bevölkerung im Unstruttal ihre Bahn nutzt, wenn das Angebot stimmt.

Ein besonders aktuelles Anliegen der IG Unstrutbahn ist die Verlängerung des planmäßigen Zugverkehrs von Nebra bis Wangen. Die Arche-Nebra zieht dort seit der Eröffnung im Juni 2007 viele Besucher an. Wangens Bewohner bemühen sich schon seit langem um einen Bahnhalt. Die IG Unstrutbahn hat für den Bau eines einfachen Haltepunktes ein Konzept erstellt. Damit konnte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Daehre davon überzeugt werden, die zusätzlichen Kosten für die Züge zu übernehmen. Leider hat das Projekt von Seiten des Burgenlandkreises bisher nicht die erforderliche Unterstützung erhalten, so dass sich die Realisierung unnötig verzögert. Besonders bitter dabei ist, dass dieselbe Behörde für weitere Auto-Parkplätze deutlich mehr Engagement zeigt.

Im Sommer 2008 sind erneut Sonderfahrten auf dem Thüringer Streckenteil geplant. In beiden Ländern wird sich die IG weiterhin durch Engagement auf der politischen Ebene für die Bahn einsetzen. Besonders wird sie auf die Bedeutung für den Tourismus im Unstruttal hinweisen. Neben der Arche-Nebra bietet das Unstruttal zahlreiche weitere Ausflugsziele und eine reizvolle Landschaft sowieso. Die Attraktivität des Unstrutradweges wäre bei gut funktionierender Bahn für Familien-Radtouren wesentlich höher als heute.

Erstaunlich ist das geringe Interesse des Betreibers der imposanten Modelleisenbahnanlage im thüringischen Wiehe an einer Zusammenarbeit mit der IG. Stimmt es also doch, dass viele Freunde der Modellbahnen den Kontakt zur „richtigen“ Bahn verloren haben? Ist da Druck von Modellbahnern möglich?

Fernziel der IG bleibt die Wiederaufnahme des durchgehenden Eisenbahnbetriebs zwischen Naumburg und Artern. Auch in weniger dicht besiedelten Regionen sind Bahnlinien Garant dafür, dass auch weiter entfernte Ziele in angemessener Zeit erreichbar bleiben. Aktuell wird bei der Verbindung Freyburg–Bad Frankenhausen auf den viel weiteren Weg über Erfurt verwiesen, womit wieder das oben angesprochene Problem bei der Reise- und Ausflugsplanung deutlich wird.

Die Unstrutbahn könnte auch wieder eine Rolle im Bahn-Güterverkehr spielen. Bereits jetzt fahren nach langer Unterbrechung wieder Güterzüge vom Zementwerk in Karsdorf ab. Diskutiert wird die Wiederaufnahme der Kaliförderung in der Unstrut-Region, die ohne Bahnanschluss wohl nicht denkbar ist. Auch als Umleitungs- und Entlastungsstrecke für Güterzüge könnte die durchgehende Unstrutbahn bald wieder gebraucht werden.

## Fährt ICE an Oberfranken und Südthüringen vorbei?

### Reaktivierung der Werrabahn erhöht Nachfragepotenzial für Fernverkehrshalt Coburg

*Gerd Weibelzahl*

Eine Fahrt durch Oberfranken und Südthüringen zeigt, dass inzwischen an vielen Stellen an der neuen ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt gebaut wird. In den letzten Jahren wurden die parallel zur Autobahn A 73 verlaufende Itztalbrücke und die Einschleifungskurve zur Bestandsstrecke Sonneberg–Lichtenfels bei Dörfles fertig gestellt. Mittlerweile wird an der südlichen Einschleifungskurve bei Niederfüllbach gebaut und der längste Tunnelbau der Strecke (Querung des Bleßberges) wurde begonnen. Nach Angaben von Herrn Thormann von der PBDE soll 2009 an allen Stellen der Trasse mit dem Bau begonnen werden. Die Fertigstellung der Neubaustrecke wird für das Jahr 2016 geplant. Die Neubaustrecke ist an die Bestandsstrecke Lichtenfels–Sonneberg über zwei Einschleifungskurven angebunden. Gleichzeitig ist es aber möglich, an Coburg vorbei zu fahren, der Fahrtzeitverlust bei einer Einbindung Coburgs beträgt ca. zehn Minuten.

Es bleibt daher offen, ob Coburg mit einem regelmäßigen Halt in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn eingebunden wird oder ob es für Coburg bei den bisher zugesagten Halten in der „Tagesrandlage“ bleibt. Eine regelmäßige Einbindung ins ICE-Netz führt zu attraktiven Fahrtzeiten sowohl in Richtung München als auch nach Berlin. Beide Metropolen könnten in zirka zwei Stunden erreicht werden.

Zurzeit beschränkt sich die akquirierbare Nachfrage auf die Stadt Coburg sowie die Landkreise Coburg, Sonneberg und (eingeschränkt) Lichtenfels, d. h. es ergibt sich ein Nachfragepotenzial von ca. 250.000 Menschen. Durch eine Reaktivierung der Werrabahn zwischen Coburg und Eisfeld könnte dieses deutlich ausgeweitet werden, da dann auch die Landkreise Hildburghausen, Suhl und Schmalkalden–Meiningen Zugang zum Fernverkehr in Coburg hätten. Für Fahrgäste aus Hildburghausen oder Meiningen würde sich die Fahrtzeit Richtung Nürnberg und München um ca. eine Stunde verringern, auch in Richtung Berlin verkürzen sich die Fahrzeiten z. B. für Fahrgäste aus dem Landkreis Hildburghausen deutlich.

Es ist davon auszugehen, dass nach Fertigstellung der Neubaustrecke der ICE-Halt in Lichtenfels entfällt. Wenn der ICE dann an Coburg vorbeifährt, ist die Region deutlich schlechter an den Bahnverkehr angebunden als jetzt. Daher ist eine Reaktivierung der Werrabahn notwendig, um die Anbindung der Region an den Fernverkehr zu sichern. Die Reaktivierung der Werrabahn ist nicht nur für die Fernverkehrsanbindung der Region von essentieller Bedeutung, sondern bringt auch für den Nahverkehr Vorteile. Ist im Pendlerverkehr eine Fahrtzeit von Themar zur Arbeit in Coburg von ca. 30 Minuten zu erreichen? Bei einer Reaktivierung der Werrabahn wäre dies der Fall!

## REGIONAL

### Lutz Dressler ist neues Vorstandsmitglied

Dorothee Schardt (Leipzig) hat im Herbst die Leitung der VCD-Landesgeschäftsstelle übernommen. Wir freuen uns, dass sie ihr großes und erfolgreiches Engagement nun voll in die Leitung unseres Büros einbringen kann. Damit wurde sie zur (geringfügig) Beschäftigen des VCD-Landesverbands und legte ihr Vorstandsmandat nieder. Gemäß § 9 Abs. 4 unserer Satzung hat der verbliebene sechsköpfige Landesvorstand auf seiner Sitzung am 7. Dezember 2007 einstimmig Lutz Dressler (Dresden) als Vorstandsmitglied (bis zur Jahreshauptversammlung) kooptiert. Am 5. April können Sie in Erfurt darüber entscheiden, ob er diese Funktion beibehalten soll (siehe TOP 6 der Einladung auf S. 3).

Nachdem bisher Dorothee Schardt unser jüngstes Vorstandsmitglied war, wird der Vorstand durch Lutz Dressler (21) nochmals verjüngt. Er interessiert sich u. a. für das Thema Bahn-Privatisierung und hat sich bisher bei der Tour de Natur und in der Ortsgruppe Dresden engagiert. Außerdem betreibt er als ein VCD-Projekt die Internetseite www.pro-rikscha.de – natürlich hat er auch schon selbst Fahrrad-Rikschas gelenkt. Aktuell lässt er sich zum Hotelfachmann ausbilden.

### Fahrplanwechsel Dezember 2007 – Positives und Negatives im Thüringer Schienennetz

Im Nahverkehr auf der Schiene wird in Thüringen das bestehende Angebot im Wesentlichen fortgeführt, auf einigen Strecken gibt es dennoch Veränderungen.

So verkehren am Wochenende auf der Strecke Gera–Gößnitz –Glauchau zusätzliche RegionalExpress-Züge im Zweistundentakt, die von Weimar–Jena kommend in Glauchau Anschluss an den schnellen Regionalverkehr Richtung Chemnitz–Dresden bieten. Somit gibt es trotz des veränderten Fahrplanes auf der Strecke Nürnberg–Hof–Dresden am Wochenende weiterhin schnelle Verbindungen aus Mittel- und Ostthüringen in Richtung Dresden (8 min unter der alten Fahrzeit), wenn man von Gera nach Dresden möchte. In der Woche verlängert sich allerdings die Fahrzeit um 20 Minuten auf 3 Stunden! Standardmäßig angeboten wird bei der Bahnauskunft jedoch stets der Weg über Leipzig. Dabei wird sogar allen Ernstes eine Verbindung über Weimar (und dann natürlich mit dem ICE nach Dresden!) vorgeschlagen. Fahrgäste, die hier nicht „über Glauchau“ bzw. „über Chemnitz“ eingeben, haben also das Nachsehen...

Speziell für Pendler werden neue RegionalExpress-Züge auf der Strecke Sangerhausen–Artern–Sömmerda–Erfurt für kürzere Reisezeiten sorgen. Montags bis freitags sind früh zwei Züge in Richtung Erfurt und nachmittags zwei Züge in Richtung Sangerhausen unterwegs. Dieses Angebot ersetzt Verdichterzüge, die sehr schwach nachgefragt waren, und wird probeweise zusätzlich zu den weiter bestehenden stündlichen Zügen eingerichtet.

Auf der Strecke Erfurt–Leinefelde–Göttingen legt der RegionalExpress, der Erfurt um 17.11 Uhr verlässt, montags bis freitags einen zusätzlichen Halt in Silberhausen (an 18.12 Uhr) ein.

Das Zugangebot auf der Strecke Sömmerda–Straußfurt musste leider zum 9. Dezember 2007 abbestellt werden. Ausschlag gebend dafür sind die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund sowie die sehr geringe Fahrgastnachfra-

ge auf diesem Abschnitt der Pfefferminzbahn. Auf der Strecke Sömmerda–Großheringen wird das Angebot beibehalten und noch stärker auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ausgerichtet.

### Radverkehrskonzept Thüringen

*Steffen Eichler*

Der Freistaat Thüringen hat im Oktober 2007 den Entwurf seines Radverkehrskonzeptes vorgelegt. Nach eingehender Prüfung hat der VCD-Landesverband Elbe-Saale in einer Stellungnahme Hinweise und Anregungen gegeben, die bei der Überarbeitung des Konzeptes berücksichtigt werden sollten.
Grundsätzlich war jedoch festzustellen, dass eine umfassende und gut verständliche Ausarbeitung vorgelegt wurde. So war der VCD von der Qualität des Konzeptes sehr positiv überrascht und sich sicher, dass damit eine gute Grundlage für die weitere Entwicklung des Radverkehrs im Freistaat geschaffen werden kann. Die gewählte Verfahrensweise – insbesondere auch die Beteiligung der Verbände bereits im Vorfeld – sollte anderen Fachplanungen als Vorbild dienen.
Dennoch gab es einige Kritikpunkte, die jedoch die Gesamtqualität des Entwurfes nicht in Frage stellen.
So ist das Konzept zu sehr auf den Fahrradtourismus ausgerichtet. Mit diesemm allein kann der Anteil des Fahrradverkehrs jedoch nicht gesteigert werden. Die wirklich großen Zielgruppen sind die Alltagsradler und diejenigen, die es gerne wären, aber auf Grund der Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur das Rad nicht nutzen. Wenn wirklich etwas für den Radverkehr – und damit für die Umwelt – getan werden soll, dann müsste der Ansatz gerade umgekehrt sein: Herstellung einer guten Alltags-Infrastruktur und Erweiterung dieser durch Vernetzung oder „Sightseeing-Strecken“ zu attraktiven touristischen Angeboten. Dem Land kommt in diesem Zusammenhang die Verantwortung zu, gezielt darauf hinzuweisen und daran zu arbeiten sowie die Kommunen entsprechend zu unterstützen. Des Weiteren gab es einige Hinweise zur Fahrradmitnahme in Zügen, zu Ampelschaltungen für Radfahrer, zum Marketing sowie zu Radverkehrskarten für die einzelnen Landkreise. Zur Nachnutzung von aufgelassenen Bahnstrecken als Radweg vertritt der VCD die klare Auffassung, dass oberste Priorität die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs haben muss.
Der VCD hofft, dass mit der konstruktiven Kritik ein Grundstein für eine zukünftige Zusammenarbeit mit dem Ministerium gelegt werden konnte und eine Einbeziehung des Verbandes bei folgenden Planungsschritten sowie weiteren Themen möglich wird.

### Nahverkehrsplan Gera–Greiz 2008 – 2012

*Steffen Eichler und Gilbert Weise*

Die Thüringer Landkreise und kreisfreien Städte sind gemäß dem Thüringer ÖPNV-Gesetz verpflichtet, aller 5 Jahre einen verbindlichen Nahverkehrsplan aufzustellen bzw. fortzuschreiben. In diesem Plan wird alles rund um das Thema Bus und Straßenbahn in der Region geregelt. Als Pilotprojekt gibt es nun erstmals in Thüringen eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen zwei Gebietskörperschaften: Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz haben einen gemeinsamen Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2008 – 2012 aufgestellt.
Die Ortsgruppe Gera des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale wurde seitens der Stadt Gera im August 2007 im Rahmen der Trägerbeteiligung einbezogen und hat zum damals vorliegenden Entwurf eine umfassende Stellungnahme abgegeben. Während dem Plan vor allem eine gute Erfassung und Bewertung der aktuellen Situation bescheinigt werden konnte, mangelt es um so mehr bei der Umsetzung bzw. der Beseitigung der erkannten Mängel. Dazu gehören vor allem, dass es nach wie vor keinen gemeinsamen Tarif gibt (erst jetzt beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe damit), einige Ortschaften gar nicht oder nur außerhalb der Ferienzeiten per Bus erreichbar sind, und alternative Bedienungsformen nicht konkret für bestimmte Linien vorgesehen sind.
Zudem führt der beabsichtigte Abbau von so genannten Parallelverkehren teils zur Brechung von bestehenden Linien, so dass für die Fahrgäste zusätzliche Umsteigevorgänge entstehen. Einige weitere Kritikpunkte wurden teilweise in einer überarbeiteten Fassung Anfang Oktober berücksichtigt.
Leider haben die Aufgabenträger es bisher nicht für erforderlich gehalten, die breite Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans zu beteiligen. Dies liegt jedoch auch in der vagen Formulierung des ÖPNV-Gesetzes begründet, nach der „Vertreter der am ÖPNV Beteiligten“ (ThürÖPNVG, § 5 Abs. 5) zu hören sind. Auf Anfrage teilte das zuständige Ministerium mit, dass es im Ermessen der Aufgabenträger liegt, wer in ihrem Aufgabengebiet am ÖPNV beteiligt ist und wer anzuhören ist. Der VCD ist der Auffassung, dass dazu insbesondere die Bürger bzw. Fahrgäste gehören, die von den Auswirkungen des Nahverkehrsplans ja unmittelbar betroffen sind. Aus diesem Grund hatte die Ortsgruppe Gera Ende Oktober zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung eingeladen, die auf ein positives Echo in den lokalen Medien stieß.
Trotz der Kritikpunkte wurde der Nahverkehrsplan inzwischen durch den Stadtrat Gera und den Landkreistag Greiz beschlossen. Die Ortsgruppe Gera wird nun die Umsetzung weiter verfolgen und zudem insbesondere die Stadt Gera beim Wort nehmen, die vor der Beschlussfassung zugesagt hat, die Öffentlichkeit über den Plan zu informieren.

## Aus den aktiven Ortsgruppen

Die **Ortsgruppe Dresden** war in den letzten Monaten weiter mit dem Protest gegen den Bau der Waldschlösschenbrücke befasst. Zudem erarbeiteten die Dresdner Mitglieder eine ausführliche Präsentation zum Thema der Beschleunigung des ÖPNV (Straßenbahnen und Busse). Hier könnten höhere Geschwindigkeiten sowohl im Wettbewerb mit dem Autoverkehr Punkte und damit neue Fahrgäste bringen als auch zur Senkung der Betriebskosten beitragen (schnellere Linien können mit weniger Fahrzeugen gleich gut bedient werden).

Die **Ortsgruppe Erfurt** beschäftigt sich derzeit mit der Entwicklung des städtischen Radverkehrsnetzes. Bei den nächsten Treffen können noch weitere Themen eingebracht werden. Auch für die Vorbereitung der Jahreshauptversammlung engagiert sich die 2007 neu gegründete Ortsgruppe.

Ebenfalls interessant ist die Internetseite unseres Erfurter Ansprechpartners Ralf Kuke: www.bahnbilder-privat.de mit vielen Bahn-Fotos und zahlreichen Links sowie Hintergrundinformationen zur Verkehrspolitik.

Die **Ortsgruppe Gera** organisierte im Herbst eine öffentliche Veranstaltung zum neuen Nahverkehrsplan, der inzwischen beschlossen wurde und begleitet dessen Umsetzung kritisch (vgl. vorhergehenden Artikel).

Die **Ortsgruppe Halle** ist aktuell an folgenden Themen am Ball:
- Fahrgastbeirat der HAVAG
- Runder Tisch Radverkehr der Stadt

Für Sonnabend, dem 16. 2.2007 lädt die Ortsgruppe von 14.30 Uhr bis 16.30 Uhr zur Mitgliederversammlung ein. Der Veranstaltungsort ist das Wirtshaus „Alt Halle“ (Bohlenstube), Kleine Ullrichstraße 33, Eingang über Ecke Dachritzstraße.
Als Gäste erwartet werden Jana Fischer vom VCD-Landes-vorstand sowie der Landesvorsitzende des ADFC Sachsen-Anhalt. Matthias Albrecht wird den Tätigkeitsbericht der Ortsgruppe vorstellen. Anschließend besteht ausführliche Gelegenheit zum Kennenlernen und zum Diskutieren.

Die **Ortsgruppe Leipzig** des VCD hat (nach Redaktionsschluss) am Mittwoch, den 16. Januar 2008 um 19.30 Uhr erstmals einen Neujahrsempfang in der VCD-Landesgeschäftsstelle veranstaltet. Dort wurden auch die aktuellen Themen der Ortsgruppe vorgestellt, von denen in letzter Zeit zu erwähnen waren:
- das monatliche Zusammentreffen „forum urban mobil“ mit Aktivitäten zur autofreien Innenstadt und zum Fußgängerstadtplan
- die Unterstützung des inzwischen erfolgreichen Bürgerbegehrens gegen die Privatisierung kommunaler Betriebe: Am 27. Januar 2008 wird hierzu per Bürgerentscheid in Leipzig abgestimmt, weil in zwei Herbstmonaten 2007 über 40.000 wahlberechtigte Leipziger Bürger das Bürgerbegehren mit ihrer Unterschrift unterstützt hatten. Der VCD hatte das Bürgerbegehren öffentlich unterstützt, weil die Finanzierung des städtischen Nahverkehrs (LVB) derzeit von den Gewinnen der Stadtwerke abhängig ist, die aber zur Hälfte privatisiert werden sollen. Eine neue Finanzierungsgrundlage war bis Redaktionsschluss nicht in Sicht.
- Die Mitbegründung der Klima-Allianz Leipzig, um die (ohne Haushaltsmittel bisher nur sehr spärlichen) Aktivitäten der Stadtverwaltung wieder voranzubringen. Nach der Vorbereitung der Allianz nach bundesweitem Muster (www.die-klima-allianz.de) fanden seit Mitte November u. a. eine Pressekonferenz, eine Demonstration, ein Gespräch mit dem Umweltbürgermeister und eine Vollversammlung statt – kurz nach der Gründung umfasste die Allianz bereits rund 20 Initiativen (www.klima-allianz-leipzig.de).

## Empfehlen Sie jetzt den Wechsel zum VCD!

**Der VCD wächst – zwar nicht überall, aber überall dort, wo Sie uns weiterempfehlen. Nie gab es z. B. in Gera, Leipzig, im Saale-Holzland-Kreis oder in den Landkreisen Weimarer Land und Leipziger Land mehr Mitglie-der als Ende 2007.**

**Für Ihren Bekanntenkreis finden Sie sicher ausreichend passende Argumente für einen Beitritt: Für überzeugte Bahnfahrer ist es z. B. gut zu wissen, dass der VCD seinerzeit die Einführung der BahnCard durchgesetzt hat und heute die Kunden des Nahverkehrs in zahlreichen Fahrgastbeiräten vertritt (z. B. DB Regio Sachsen, Verkehrsverbund Mittelsachsen, GVB in Gera, HAVAG in Halle, LVB in Leipzig) – für Streitigkeiten im Fernverkehr betreibt er bundesweit die Schlichtungsstelle Mobilität. So können VCD-Mitglieder ihre Interessen wirksamer vertreten.**

**Wer auf Fahrrad oder Car-Sharing setzt, wird sich über unsere regionalen Kooperationspartner freuen, die VCD-Mitgliedern Ermäßigungen einräumen. Näheres hierzu erfahren Sie von der Landesgeschäftsstelle aktuell auf Anfrage.**

**Und wer auch heute auf seinen Pkw nicht verzichten kann, kann vom Autoclub zum VCD wechseln. Beim Stromanbieter liegt der Wechsel längst im Trend, beim Verkehrsclub ist das eben so gut möglich. Alles, was an Pannendienst oder Kfz-Versicherung benötigt wird, finden Sie beim VCD im Internet unter www.vcd-service.de.**

**Dort sehen Sie auch, dass es Service-Angebote nicht nur für Autofahrer gibt: Hausratsversicherung mit Fahrradversicherung, Auslands-Krankenversicherung, Fußgänger-Rechtsschutz oder Schutzbriefe für Radfahrer: Der VCD bietet allen umweltbewussten Verkehrsteilnehmern den passenden Service.**

**Genug Gründe also, einen guten Vorsatz in die Tat umzusetzen und auch in der Verkehrspolitik auf Klimaschutz und sozial verträgliche Geschwindigkeiten zu setzen! Hat sich das in Ihrem Bekanntenkreis schon alles herumgesprochen? Falls nein – beitreten geht auch ganz leicht im Internet unter: www.vcd.org/elbe-saale/mitglied/antrag.html**

*Wir freuen uns auf Zuwachs!*

**www.vcd.org**

# KONTAKTE

**VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.**
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel.: 0341 2155535, Fax: 0341 2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16 – 19 Uhr und
donnerstags 10 – 12 Uhr
Büroleitung: Dorothee Schardt
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19
01157 Dresden, Tel.: 0351 4218528
E-Mail: elsa-orsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite:
Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org

**VCD-Bundesverband**
Kontakt: Kochstraße 27, 10969 Berlin
Tel.: 030 280351-0, Fax: 030 280351-10
www.vcd.org

**Unsere Kontakte vor Ort**

**Sachsen**

**Kreise Bautzen/Löbau-Zittau**
Kontakt: Armin Schubert, Crostau, Tel.: 035 92369361
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

**Ortsgruppe Chemnitz**
Kontakt: Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel.: 0371 4012426
E-Mail: VCD-Chemnitz@nietzel.de

**Kreis Delitzsch**
Kontakt: Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207 41506,
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

**Kreis Döbeln**
Kontakt: Bernd Schöser, Bockelwitz-Altenhof,
Tel.: 034321 14921, E-Mail: holzwerkstatt@af-i.de

**Ortsgruppe Dresden**
Kontakt: Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351 4218528,
E-Mail: familie.imbrock@web.de
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18:30 Uhr im
Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18,
01067 Dresden, Tel.: 03 51 4943-316,
E-Mail: dresden@vcd.org

**Kreis Freiberg**
Kontakt: Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731 212521
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

**Ortsgruppe Leipzig**
Kontakt: Matthias Reichmuth, Leipzig
Tel.: 0341 9125857
E-Mail: Reichmuth.Scheibe@web.de
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag
im Monat, 18.30 Uhr (im VCD-Büro,
vgl. Landesgeschäftsstelle)

**Kreis Leipziger Land**
Treffen: Hans-Martin Schlegel, Zwenkau
Tel.: 034203 44840
E-Mail: hms@brasil-recife.de

**Kreis Meißen**
Treffen: Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351 8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

**Kreis Torgau-Oschatz**
Kontakt: Matthias Schulze, Gneisenaustadt Schildau
Tel.: 034221 50206
E-Mail: mail@fotokleber-schildau.de

**Weißeritzkreis**
Kontakt: Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde
Tel. 03504 618585, E-Mail: jens.grueneliga@web.de

**Sachsen-Anhalt**

**Altmarkkreis Salzwedel**
Kontakt: Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden
Tel.: 039000 90875 (p.), 039000 51237 (d.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

**Kreis Anhalt-Bitterfeld**
Kontakt: Christian Zschieschang, Köthen
Tel.: 03496 405227, E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

**Burgenlandkreis**
Kontakt: Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445 772894
E-Mail: juereuter@t-online.de

**Kreis Harz**
Kontakt: Peter Lehmann, Wernigerode, Tel: 03943 602440
E-Mail: Lehmann.Peter@gmx.net

**Dessau**
Kontakt: Christoph Erdmenger, Dessau, Tel.: 0340 6614082
E-Mail: christoph.erdmenger@gmx.de

**Ortsgruppe Halle (Saale)**
Kontakt: Matthias Albrecht, über teilAuto Halle (S.)
Tel.: 0345 29297-70, E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net
Treffen: jeden 3. Montag im Monat, 19.00 Uhr im
teilAuto-Stadtbüro, Scharrenstraße 9, 06108 Halle

**Ortsgruppe Magdeburg**
Kontakt: Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391 5570207
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

**Kreis Wittenberg**
Kontakt: Michael Schicketanz, Zahna, Tel.: 034924 20207
E-Mail: schicketanz@freenet.de

**Thüringen**

**Ortsgruppe Erfurt**
Kontakt Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361 4212781
E-Mail: r.kuke@online.de
Treffen: jeden 2. Dienstag im Monat, 20 Uhr
neu: im „Double B“, Marbacher Gasse

NEU

**Ortsgruppe Gera**
Kontakt: Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365 8311338
E-Mail: vcd-gera@arcor.de
Treffen: jeden 2. Montag im Monat, 20 Uhr
im „Podium“, Schloßstraße 1

**Jena**
Kontakt: Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641 221747
E-Mail: UKapell@gmx.de

**Kreis Saalfeld-Rudolstadt**
Kontakt: Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt.
Tel.: 03672 410181, E-Mail: k.b.rud@web.de

NEU

**Vermissen Sie eine Kontaktadresse für Ihren Landkreis oder in Ihrer Stadt?**

Dann setzen Sie sich bitte mit unserem VCD-Büro (0341/215 55 35) oder mit Matthias Reichmuth (0341/9 12 58 57) in Verbindung, vielleicht können wir Ihnen weiterhelfen!

**Impressum:**
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Bankverbindungen: Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97; Spendenkonto: Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.
Erscheinungsweise: dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück
Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth. Jana Fischer, Christian Zschieschang. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig
Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss der Ausgabe 2/2008 ist der 17.4.2008, Ausgabe erscheint am 15.5.2008
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel./Fax: 0351 4519309 oder 0172-9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Schneider, IG Unstrutbahn e.V.

# Das ist ja InterNETT!

MDV-FAHRTENPLANER:

GANZ INDIVIDUELL, IMMER AKTUELL, ALLES KOMPAKT
INKLUSIVE TARIFAUSKUNFT

Direkt zum Fahrplan und Tarif? Gehen Sie online:
www.mdv.de! Oder Sie wählen das MDV-Infotelefon:
01803 223399 (0,09 €/Min.). Täglich erreichbar!

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für Zug Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n