VCD
Verkehrsclub Deutschland

Elbe-Saale
Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

2 / 04

NEUE WEGE

Informationsblatt

Magazin	3–5
Themenschwerpunkt	6–14
VCD aktiv	14
Kontakte	15

Themenschwerpunkt:
Wie viel Demokratie „ist drin"? Bürgerbeteiligung bei Verkehrsvorhaben

Wenn Sie Mitglied werden, klebt an dieser Stelle im nächsten Heft Ihr persönlicher Adressaufkleber

Mitglieder erhalten 4mal jährlich **NEUE WEGE** und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift **FAIRKEHR**

VCD LV Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
DPAG, Entgelt bezahlt VKZ F 47106

Ihre Beitrittserklärung können Sie ausschneiden, auf eine Postkarte kleben und absenden an:
VCD e. V., Postfach 170160, 53027 Bonn

Ich werde VCD-Mitglied.

E0042

Ich trete dem VCD zum 01. . 20 bei. Jahresbeitrag

☐ **Einzelmitgliedschaft** 38 Euro

☐ **Haushaltsmitgliedschaft** 45 Euro
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)

☐ **Reduzierter Beitrag** 20 Euro
(wenn Sie z. Zt. nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)

☐ **Juristische Person** (Firmen, Vereine usw.) 100 Euro

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Name (oder Firma, Verein usw.)

Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ und Wohnort

Geburtsdatum

✆ tags ✆ abends

Ich helfe Verwaltungskosten sparen und ermächtige den VCD e.V., den Jahresbeitrag bis auf Widerruf zu Lasten des folgenden Kontos durch Lastschrift einzuziehen.

Nr. Bankleitzahl

Geldinstitut

Kontoinhaber/in (falls nicht identisch mit dem Mitglied)

Datum und Unterschrift Mitglied/und Kontoinhaberin/in (wenn nicht identisch)

Der VCD macht sich stark

➜ für die Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zufußgehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren, Inline-Skaten

➜ für die kundenfreundliche Bahn: Das VCD-Bahnkunden-Barometer

➜ für einen besseren Nahverkehr: Der Kunde als König in Bus und Bahn

➜ für den Fahrradverkehr: Mit dem Fahrrad-Masterplan

➜ für die Lkw-Gebühr: Gut auf der Bahn ist besser

➜ für die clevere Autonutzung: Car-Sharing, VCD Mitfahrzentrale, VCD Auto-Umweltliste

➜ für den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Behinderte, Kinder, Senioren

Der VCD bietet Ihnen als Mitglied

➜ Interessenvertretung: Wir machen uns für Ihre Anliegen als ökologisch mobiler Mensch stark

➜ Verkehrsberatung: Fachlich, sachlich, kompetent beantworten wir Ihre Fragen rund um die intelligente Nutzung des Umweltverbundes

➜ sechsmal im Jahr »fairkehr«: Das Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen

➜ die ökologische Kfz-Versicherung: Der »VCD Eco-Club«

➜ Ihr Mitgliedsausweis: Die VCD Go!Card bietet umfassenden Infodienst und organisatorische Hilfe unterwegs mit 24-h-Notruf

➜ günstige Schutzbriefe: Für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger

Neugierig?

Info-Telefon 02 28/9 85 85-0
Fax 02 28/9 85 85-10
E-Mail service@vcd.org
Internet www.vcd.org

Editorial

Jens Schneider

Es ist wieder Wahlzeit. Die Parteien und Wählervereinigungen buhlen um die Gunst des Volkes. Der Bürger als Entscheidungsträger des Wahlausganges steht nunmehr im Mittelpunkt. Doch wie steht es zwischen den Wahlterminen um das Interesse der Politik an der Meinung der Bürgerinnen und Bürger? Welche Chancen mitzureden bestehen für engagierte Bürger, wenn es um verkehrspolitische Entscheidungen geht? Was sagt das Gesetz?

Diesen Fragen sind wir auf verschiedenen Wegen nachgegangen. Verkehrliche Bauprojekte, gleichwohl ob Straße, Eisenbahn oder Flugplätze, sind häufig heiß umstritten und trennen Befürworter und Gegner nicht selten abgrundtief. Kritische, aber sachliche Mitarbeit jenseits des Sankt-Florians-Prinzip ist gefragt, wenn es darum geht, als Engagierte(r) mitzustreiten. Heutige bestehen dazu mehr Möglichkeiten als noch vor einem Jahrzehnt oder früher: Volks- und Bürgerbegehren, Fahrgastbeiräte und andere mehr. Jedoch blieben die Hürden hoch.

Ob Entscheidungen zum Straßenbau oder langfristig angelegte Cross-Border-Leasing-Verträge: beide wirken nachhaltig auf die Gestaltung einer Kommune, auf Städtebau und Umwelt oder Finanzen. Als VCD-Mitglieder sehen wir unsere Aufgabe darin, diese Prozesse kritisch zu begleiten und zu hinterfragen. Aus diesem Grund haben wir auch in diesem Jahr wieder regionale Wahlprüfsteine an die Parteien verschickt. Die Antworten darauf lassen sich nicht mit der Weitergabe parteiglobaler Sendungen geben. Ausführlich können Sie Fragen und Antworten im Internet unter www.vcd.org/elsa nachlesen. In fünf Jahren wollen wir die Ergebnisse an den Programmen messen. Apropos fünf: Auf den 5. Geburtstag des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale konnten wir taggenau zur Jahreshauptversammlung am 8. Mai in Gera anstoßen. Ein Dank allen Mitstreitern und Aktiven zwischen Eisenach, Zittau, der Altmark und dem Vogtland. Machen wir weiter so!

Redaktionsvorschau
Themenschwerpunkt im Heft 03/2004:
Alternative Antriebssysteme und Kraftstoffe

Magazin

Rennsteigbahn übernimmt Schieneninfrastruktur in Thüringen

Die rund 42 km lange Bahnstrecke von Ilmenau nach Themar, zu der die steilsten heute befahrenen deutschen Schienenstrecken (mit bis zu 63 Promille) beiderseits des Rennsteigs gehören, wird seit 1998 nicht mehr fahrplanmäßig im Personenverkehr befahren. Eine Reaktivierung (mit Modernisierung und vom Land bestellten Zügen) scheiterte u. a. am Konflikt um den Bus-Parallelverkehr, den der Ilmkreis nicht aufgeben wollte.

Nun wurde die Rennsteigbahn GmbH & Co. KG gegründet, die seit November 2003 als Eisenbahnverkehrsunternehmen für Personen- und Güterverkehr sowie auch als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugelassen ist. Die ersten Fahrten fanden mit historischen Dampfzügen statt. Im April 2004 konnte die Verantwortung für die Bahnstrecke mit Kopfbahnhof am Bahnhof Rennsteig durch einen Pachtvertrag mit der DB Netz AG endgültig von der Rennsteigbahn übernommen werden. Zum gleichen Zeitpunkt begann auch wieder der Schienengüterverkehr mit einem Holzzug nach Mecklenburg-Vorpommern.

Die nunmehr an zahlreichen Wochenenden stattfindenden Dampfbahnfahrten werden als wesentlicher Beitrag für die Attraktivität des Tourismus in der Region eingeschätzt. Die Fahrgeschwindigkeiten auf der Strecke werden jedoch langfristig niedrig bleiben, da mit öffentlichen Mitteln für die Infrastruktur nicht mehr zu rechnen ist.

Internet-Tipp: www.rennsteigbahn.de

IMPRESSUM:

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig

Bankverbindungen: Geschäftskonto: Kto-Nr. 5 747 376 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: viermal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Redaktion: (www.elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Thoralf Roick, Jan Krehl. 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 3/04: 2. August 2004, erscheint am 6. September 2004

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Willy-Reinl-Str. 4, 09116 Chemnitz, Tel. und Fax: (03 71) 4 02 15 06, E-Mail: michlerfrank@web.de

Regionalplaner diskutieren über Zukunft des ÖPNV in schrumpfenden Regionen

Die 10. Thüringer Regionalplanerkonferenz in Arnstadt am 22. und 23. April befasste sich vorwiegend mit Fragen des Bevölkerungsrückgangs und dessen Folgen auf die Planung. Eine der vier Focusgruppen (mit ca. 60 Teilnehmern) befasste sich mit der Zukunft des SPNV.

In einer Diskussionsrunde in Martinroda mit Hans-Jürgen Hummel (Thür. Ministerium f. Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur), Prof. Heinrich Kill (FH Erfurt), Andreas Möller (Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen) und Petra-Juliane Wagner (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) und moderiert von Matthias Reichmuth (Institut für Energetik und Umwelt) ergab sich folgendes Bild:

1. Mit den üblichen Formen des Linienbusverkehrs wird die Daseinsvorsorge in schrumpfenden Regionen immer schwieriger.
2. Weil ca. 40 % der Betriebskosten des ÖPNV durch die öffentliche Hand gedeckt werden müssen und deren Finanzkraft derzeit zurückgeht, verschärft sich der Konflikt um diese Finanzmittel, dieser Konflikt überlagert die Perspektive auf die langfristig noch stark schrumpfenden Fahrgastpotenziale.
3. Eine Kooperation von Fachplanungen kann gewisse zusätzliche Spareffekte bringen, teilweise sind diese schon genutzt worden, z. B. durch Abstimmung mit der Schulnetzplanung bzw. eine Optimierung der Schulanfangszeiten zur Rationalisierung des Busverkehrs.
4. Die Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr war lange ein Ziel und wurde erreicht, wird heute aber teilweise wieder in Frage gestellt, weil drei ältere Fahrgäste sich zwischen 50 Schülern nicht übermäßig wohl fühlen.
5. Zukünftig wird sich der liniengebundene ÖPNV an aufkommensstarken Achsen orientieren. Dabei ist zu hoffen, dass die Schrumpfungsprozesse so gelenkt werden können, dass diese abseits der Achsen stärker als direkt an den Achsen auftreten.
6. Die verbleibende Fläche wird mit bedarfsgesteuerten Systemen bedient. Vorteile sind die flexible Linienführung bis zur Haustür und die Vermeidung von Leerfahrten; die Kunden müssen dafür 30 Minuten vorher anrufen und einen Komfortzuschlag zahlen, was aber angenommen wird. Dies wurde auch aus einem Beispiel in der Uckermark mit extrem niedriger Bevölkerungsdichte (24 Ew./km^2) deutlich.
7. Zum Erfolg beitragen muss eine Kommunikation, die alle Bevölkerungsgruppen informiert und auch alle Partner integriert, bei denen es um wirtschaftliche Interessen geht, insbesondere die Taxi- und Mietwagenunternehmen müssen einbezogen werden.

Flughafenpläne in der Altmark gescheitert, Autobahnpläne noch nicht

Die Pläne für einen Großflughafen in der Altmark scheinen endgültig gescheitert zu sein. Ende April musste die Betreibergesellschaft, die die Planungen verfolgte, aufgelöst werden. Damit kann diese dünn besiedelte Region im Norden Sachsen-Anhalts als ruhige Erholungsregion erhalten bleiben, zumindest bis zum Weiterbau der A 14 von Magdeburg in Richtung Schwerin.

Für den Bau der A 14 nördlich von Magdeburg wurde nun das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Dazu zeichnen sich konkrete Proteste betroffener Anlieger im Magdeburger Umland ab: So soll das Ohretal mit dem Mittellandkanal mit einer ca. 10 km langen Brücke auf Stelzen überquert werden, und dies in teilweise nur 250 m Entfernung zu den Wohngebieten. In Samswegen, Mose und Jersleben formiert sich eine Bürgerinitiative gegen diese Pläne. Sie verlangen, den Verkehr statt dessen über die B 189 zu führen, die erst kürzlich vierspurig neu- und ausgebaut wurde und nur rund 5 km östlich der geplanten Trasse genau parallel verläuft. Neben dem Schutz der Anwohner und der verkehrspolitischen Fragwürdigkeit hat die Initiative ein weiteres schlagkräftiges Argument auf ihrer Seite: Ein Ausbau der vorhandenen B 189 würde nach Schätzungen der Bürgerinitiative statt der vorgesehenen 620 Mio. Euro für die Nordverlängerung der A 14 von Magdeburg bis Schwerin nur 220 Mio. Euro kosten.

Und der VCD fragt sich, warum durch diese schon jetzt dünn besiedelte Landschaft überhaupt noch weiter vierspurig gebaut werden muss: Erinnern Sie sich an Staumeldungen von der B 189 zwischen Stendal und Wittenberge? Und wie sieht es mit der demografischen Entwicklung aus? Selbst ohne Abwanderung würde die Einwohnerzahl durch geringe Geburtenzahlen weiter schrumpfen. Wer soll dann eines Tages die Unterhaltungskosten für die leere Autobahn bezahlen?

Planung der A 143 demnächst vor Gericht

Während im MDR bereits der schönste Name für den zukünftigen Doppel-Autobahnring um Leipzig und Halle gesucht und gefunden wurde, wird um dessen westlichsten Teil, die Saalequerung der A 143, noch vor Gericht gestritten. Für den kritischen Abschnitt zwischen Bennstedt (B 80) und Wallwitz (A 14) fand im Februar der öffentliche Erörterungstermin statt, bei dem u.a. die Einwände der Naturschutzverbände und betroffener Bürger diskutiert wurden. Mit dem Planfeststellungsbeschluss ist etwa im Spätsommer/Herbst 2004 zu rechnen. Damit wird für die Autobahn Baurecht geschaffen, das nur noch vor Gericht angefochten werden kann. Grundlegende Änderungen an der Planung sind nicht in Sicht, so dass nach Einschätzung des Naturschutzbundes NABU alles auf ein Klageverfahren gegen die A 143 vor dem Bundesverwaltungsgericht hinaus läuft. Die bisherige Kritik des NABU an den erheblichen Rechtsverstößen durch die Planung der A 143 konnte dabei naturschutzfachlich und juristisch weiter unter-

mauert und ausgebaut werden, so dass der NABU realistische Chancen sieht, mit der Klage Erfolg zu haben. Auch zeigte sich, dass die Verkehrsprognose, die den Bedarf für die A 143 begründen sollte, offenbar auf recht schwachen Füßen steht. Ein entsprechender Klage-Fonds wurde eingerichtet, auf dem bisher etwa die Hälfte der für eine Klage erforderlichen 12.000 Euro eingegangen sind.

Internet-Tipp: www.nabu-halle.de

Diesel-Straßenbahn fährt durch Nordhausen

Bereits seit über einem Jahr wurde am Bahnhofsvorplatz von Nordhausen das Netz der Harzer Schmalspurbahn (1000 mm Spurweite) mit dem Netz der Nordhäuser Straßenbahn verknüpft. Seit dem 1. Mai 2004 verkehrt nunmehr eine Straßenbahn direkt von Nordhausen bis Ilfeld. Da die Elektrifizierung der 11 km langen Strecke zu teuer war, erwies es sich als günstiger, Straßenbahnen mit einem zusätzlichen Dieselmotor auszurüsten. Diese besondere technische Lösung brachte diesem Projekt nun sogar einen Artikel in der Mai-Ausgabe der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen" ein. Die Straßenbahnen fahren im Wechsel mit der Harzer Schmalspurbahn (einschl. Dampfzügen) an Arbeitstagen etwa im Stundentakt, an Wochenenden werden sieben Straßenbahnpaare angeboten.

Mit Kombiticket zur Landesgartenschau nach Nordhausen

Zur 2. Thüringer Landesgartenschau, die in diesem Jahr in Nordhausen stattfindet, gibt es ein besonderes Kombiticket für Bahnfahrer: Von jedem Startbahnhof Thüringens aus sowie von den Hauptbahnhöfen Halle, Leipzig, Magdeburg, Kassel, Göttingen und Fulda aus ist es innerhalb eines Tages in allen Nahverkehrszügen der Deutschen Bahn AG, der Erfurter Industriebahn, der Südthüringenbahn, der Burgenlandbahn und der Vogtlandbahn gültig. Nach Nutzung des Tickets als Eintrittskarte ist es auch als Rückfahrt gültig. Die Landesgartenschau hat bis 9. Oktober täglich ab 9.30 Uhr geöffnet, Kassenschluss ist um 18 Uhr (Juni bis August: 20 Uhr). Das Kombiticket kostet einzeln für Erwachsene 13 Euro (reiner Eintrittspreis 11 Euro), für Gruppen 43 Euro (Familieneintritt: 22 Euro). Es ist online erhältlich unter

Internet-Tipp: www.landesgartenschau-nordhausen.de

Rabattierter Eintritt zur Landesgartenschau in Zeitz für Bahnreisende

Die 1. Landesgartenschau des Landes Sachsen-Anhalt findet in diesem Jahr in Zeitz statt. Sie hat noch bis zum 24. Oktober täglich geöffnet (Kassenöffnung von 9 bis 18 Uhr). Rings um die Moritzburg ist sie vom Bahnhof Zeitz oder auch vom Elster-Radwanderweg bequem zu Fuß erreichbar (Fußwege ausgeschildert). Für Besitzer von Tagesfahrscheinen des Schienennahverkehrs wird ein zehnprozentiger Nachlass auf die Eintrittskarte gewährt.

Internet-Tipp: www.landesgartenschau-2004.de

Umbau des Postplatzes in Dresden

Bis Anfang Mai lag der Straßenumbauplan für den Postplatz zur Einsichtnahme aus. Nach diesen Plänen wird die Straßenbahn von der Marienstraße in die Wallstraße umgelegt. Die Haltestellen auf dem Postplatz werden als Doppelhaltestellen in der Wallstraße und Wilsdruffer Straße ausgeführt. Dadurch werden die Wege zwischen den Haltestellen größer und durch die jetzige Bebauung nicht einsehbar. Der motorisierte Straßenverkehr wird von der Wilsdruffer Straße über den Postplatz in die Freiberger Straße geführt. Die gesamte Straße soll einschließlich Radwegen gepflastert werden. Auch die Busspuren auf der Wallstraße sollen mit Natursteinplaster gebaut werden. Die Straßenbahn fährt dann einen Knick über die Hertha-Lindner-Straße in die Schweriner Straße zum Bf. Mitte. Auf der Hertha-Lindner-Straße und Schweriner Straße sollen die Radfahrer die Fußwege mitbenutzen. Die Ausweichgleise auf dem Postplatz entfallen.

Waldschlößchenbrücke in Dresden – neue Pläne

Nun hat die Stadtverwaltung die Katze aus dem Sack gelassen: nachdem der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke ein Teil einer neuen Staatsstraße werden soll, sind die Benutzungszahlen zu niedrig angesetzt. Die neue Staatsstraße soll von der B-170 am Heller bis nach Heidenau führen. Am 25.04. fand eine Fahrraddemo auf der zukünftigen Route statt. Insgesamt 11 Klagen sind gegen den Bau erhoben worden. Einige davon sollen den Baubeginn verhindern.

Internet-Tipp: www.elbwiesen-erhalten.de

Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Rollende Landstraße

Seit der Aufnahme der Tschechichen Republik in den Kreis der EU-Staaten ist die Auslastung der Rola-Züge drastisch gesunken. War vorher der Auslastungsgrad ca 70–80 %, so sind es jetzt meist nur noch ein bis vier Lkw pro Zug, gelegentlich verkehren die Züge ganz leer. Offenbar lohnt sich für viele Spediteure die Verladung der Laster auf die Schiene nicht mehr, seit die Vereinfachung der Grenzkontrollen dem Straßengüterverkehr neue Zeitvorteile verschafft hat. Der Freistaat Sachsen zahlt bislang noch Fördermittel, deshalb müssen die Züge auch leer verkehren.

InterConnex jetzt bis Liberec (Tschechien)

Ab 4. Juni wird die InterConnex-Linie von Binz über Stralsund, Berlin und Görlitz nach Zittau bis in die nordböhmische Großstadt Liberec (Reichenberg) verlängert. Hauptzielgruppe des neuen Angebotes sind nordböhmische Touristen, die zur Ostseeküste wollen und Geschäftsleute, die innerhalb eines Tages von Liberec nach Berlin und zurück kommen möchten. Die neue Verbindung wurde am Tag der EU-Erweiterung am 1. Mai 2004 bekanntgemacht.

Der Zug verkehrt an den Hauptverkehrstagen von Freitag bis Montag. Die Abfahrt in Liberec ist um 4.14 Uhr. Der Zug erreicht Berlin-Lichtenberg um 8.45 Uhr, Stralsund um 11.50 Uhr und Binz (nur während der Badesaison bis 25. Oktober) um 12.45 Uhr. Der Zug in Gegenrichtung verlässt Binz um 13.17 Uhr, Stralsund um 14.07 Uhr und Berlin-Lichtenberg um 16.55 Uhr. Ankunft in Liberec ist um 21.41 Uhr.

Internet-Tipp: www.connex-gruppe.de

Themenschwerpunkt:
Bürgerbeteiligung im Verkehr

Bürgerbeteiligung bei Verkehrsplanungen

Matthias Röder

Groß ist das öffentliche und private Interesse an Maßnahmen in den Verkehrswegenetzen – verständlich, denn jeder Mensch ist ist ein Betroffener, da Mobilität ein wesentlicher Bestandteil unseres Lebens ist. Öffentliche Verkehrswege und deren Wirkungen auf die Umgebung sind stets konkret erlebbar.

Auf Grund dieser enormen „Außenwirkungen" sollte es für die Verantwortlichen in den Behörden und Ämtern oberstes Ziel sein, Inhalte und Ziele von Verkehrsplanungen schon von Beginn an transparent und nachvollziehbar darzustellen. Aber auch der Bürger ist gefordert, in sachlicher Art und Weise mit seiner Meinung den Planungsprozess zu begleiten. Das „Sankt-Florian-Prinzip" – freie Fahrt für freie Bürger, aber bitte nicht vor meiner Haustür – ist da wenig hilfreich.

Beteiligungs- und Mitsprachemöglichkeiten sind in den Gesetzen für jede Ebene und Phase von Verkehrsplanungen verankert. Bereits bei der Erarbeitung und Fortschreibung überregionaler Planungen wie dem Landesentwicklungsplan und den Regionalen Raumordnungsplänen sowie den regionalen Flächennutzungsplänen werden wichtige Grundzüge der Verkehrsnetzstrategie festgelegt. Das Thüringer Landesplanungsgesetz legt z.B. zu den erforderlichen Raumordnungsverfahren u.a. im § 20 Absatz 6 die Beteiligung der Öffentlichkeit durch Planauslegung fest.
Das Bundesfernstraßengesetz (§ 16 FStrG) und das Thüringer Straßengesetz (§ 35 ThürStrG) schreiben die Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung und die Prüfung der Umweltverträglichkeit vor. Für die weiteren Planungsschritte (Planfeststellung, Plangenehmigung) sind dort ebenfalls Regelungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit festgelegt (§ 17 FStrG, § 38 ThürStrG). Detaillierte Ausführungen hierzu enthalten die Planfeststellungsrichtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (PlafeR 02).
Die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der geforderten Umweltverträglichkeitsprüfung regelt das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Analoge Regelungen sind im Baugesetzbuch zu finden, da vor allem in Städten Bauleitplanungen und das Instrument des Bebauungsplanes zur Anwendung kommen.

Jedoch ergibt sich aus den praktischen Erfahrungen heraus die Erkenntnis, dass diese Möglichkeiten oftmals nicht entsprechend angeboten, eingefordert, genutzt und akzeptiert werden. Informationen über Planungsvorhaben oder Auslegung von Unterlagen erreichen längst nicht alle Interessenten. Einwendungen werden falsch gewichtet, mit fragwürdigen Argumenten abgelehnt oder gar ignoriert. Möglichkeiten einer Meinungsäußerung werden nicht wahrgenommen, aber hinterher wird „gemeckert".

Wichtig, aber auch schwierig ist die Einflussnahme auf überörtliche Planungen. Hier sind vor allem die Vereine und Verbände gefragt, denn der einzelne Bürger hat mit seiner Meinung wenig Gewicht. Aber auch im Rahmen lokaler Planungen und konkreter Projekte findet die Bürgermeinung oft ungenügend Gehör. Meist werden nur ganz direkt Betroffene einbezogen.
Deshalb müssen Vereine und Verbände ihre Informationsmöglichkeiten und die fachliche Kompetenz viel mehr nutzen. Gleichzeitig müssen durch Öffentlichkeitsarbeit die Themen an die BürgerInnnen herangebracht, Engagement für eine optimale Lösung initiiert und das Angebot als kompetenter Ansprechpartner deutlich gemacht werden.
Da in den meisten Fällen ein politisches Gremium wie Landtag, Kreistag, Stadt- oder Gemeinderat in derartigen Planungs- und Baurechtsfragen zu entscheiden hat, sind die Politiker wichtige Ansprechpartner.
Gemeinsame Gesprächsrunden, Forderung nach Beratung von speziellen Themen in den Fachausschüssen mit Rederecht für die Einbringer, Nutzung von Bürgerfragestunden in den Parlamenten und Einladungen zu Ortsterminen sind Möglichkeiten, die Politiker für die Bürgermeinung wieder mehr zu sensibilisieren und als interessierter Bürger an politischen Entscheidungen mitzuwirken.
Auch über fachbezogene Arbeitsgruppen mit Vertretern aus Verwaltung, Politik, Vereinen und Verbänden sowie sachkundigen Bürgern fließen Ideen, Hinweise und Anregungen in die Entscheidungsprozesse ein.
Um die Einflussmöglichkeiten der BürgerInnen insgesamt zu verbessern, sind Elemente Direkter Demokratie zu installieren,

auszubauen und nutzbar auszugestalten. Dazu gehört die Möglichkeit der Durchführung von Volksbegehren/Volksentscheiden auf Bundes- und Landesebene sowie von Bürgerbegehren/Bürgerentscheiden auf kommunaler Ebene.
Das ermöglicht es den BürgerInnen, wichtige Themen wie zum Beispiel die Bildung eines überregionalen Verkehrsverbundes, den Bau einer Ortsumgehung, den Erhalt einer Bahnstrecke usw. in die öffentliche Diskussion zu bringen und eine Entscheidung herbeizuführen.

Fahrgastbeiräte im VCD-Landesverband Elbe-Saale – Projektgruppe konstituiert sich

Henning Eggers

Die Entwicklungsgeschichte von Fahrgastbeiräten in Deutschland reicht bis in das Jahr 1989 zurück. Seit vor nunmehr 15 Jahren bei den Kölner Verkehrsbetrieben (KVB) ein neues Kapitel in der Gestaltung des ÖPNV aufgeschlagen wurde, hat diese institutionalisierte Form der Fahrgastbeteiligung eine stetige Aufwärtsentwicklung erfahren.
Fahrgastbeiräte (FGB) sollen den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort aktiv mitgestalten und verändern. Damit wird der politischen Forderung, Bürgerinnen und Bürger an Planungen stärker zu beteiligen, im Bereich des ÖPNV entsprochen. Heute existieren Fahrgastbeiräte deutschlandweit in zahlreichen Verkehrsunternehmen und -verbünden. Sie sind somit zu einem etablierten und anerkannten Instrument zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs geworden.
Auch im Gebiet unseres Landesverbandes lässt sich diese Entwicklung nachvollziehen. In allen drei Bundesländern gibt es eine Reihe von Fahrgastbeiräten, die sich engagiert für einen nutzerfreundlicheren öffentlichen Verkehr einsetzen. Da Fahrgastbeiräte an der Schnittstelle zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünden arbeiten, sie also die Interessen der Fahrgäste aufgreifen, bündeln, artikulieren und letztendlich daraus konkrete Verbesserungsvorschläge ableiten, kommt ihnen als „Sprachrohr" der Fahrgäste eine zentrale Rolle zu. Dies ist ein Grund, warum der VCD Elbe-Saale auf dem Naumburger Perspektivtreffen im Februar 2003 das Thema Fahrgastbeiräte aufgriff und gleichzeitig beschloss, es als Schwerpunkt zu behandeln. Der VCD Elbe-Saale hat sich dabei vier Ziele gesetzt:

1. Die Fahrgastbeiräte im Gebiet unseres Landesverbandes sollen sich untereinander stärker vernetzen können. Dazu wollen wir ihnen Impulse geben und eine Plattform schaffen.

2. Die bestehenden Fahrgastbeiräte wollen wir bei ihrer Arbeit unterstützen.

3. Fahrgastinitiativen und Ortsgruppen wollen wir dazu animieren, neue Fahrgastbeiräte zu gründen.

4. Zu diesem Zweck soll eine kompakte Handreichung zur Gründung von Fahrgastbeiräten aufgelegt werden.

Dem Stellenwert entsprechend, hat sich seit dem Aufruf in der letzten Ausgabe der **NEUEN WEGE** (1/04, S. 13) eine eigenständige Projektgruppe konstituiert. Wie vielschichtig und komplex der Bereich Fahrgastbeteiligung ist, zeigte sich bereits in einer ersten Telefonbefragung, mit der zunächst alle aktiven und geplanten Fahrgastbeiräte im Gebiet unseres Landesverbandes erfasst wurden. Dabei kristallisierte sich heraus, dass Fahrgastbeiräten nicht ein bestimmtes Konzept zu Grunde liegt. Vielmehr gibt es ein Nebeneinander verschiedenster Organisationsformen (vgl. Infokasten), die sich unter dem Begriff „Fahrgastbeirat" subsumieren lassen. Auch hinsichtlich ihrer Arbeitsweise, Schwerpunkte sowie der satzungsmäßigen Konstitution ergab sich nach diesem ersten Überblick ein mannigfaltiges Spektrum.
In der Projektgruppe arbeiten Personen, die teilweise schon in Fahrgastbeiräten aktiv waren, über einen überschaubaren Zeitraum mit der aufgezeigten Zielstellung zusammen. Wir werden in den folgenden Ausgaben in lockerer Folge über die Zwischenschritte der Projektgruppe „Fahrgastbeiräte" berichten.

DAS FAHRGASTFORUM

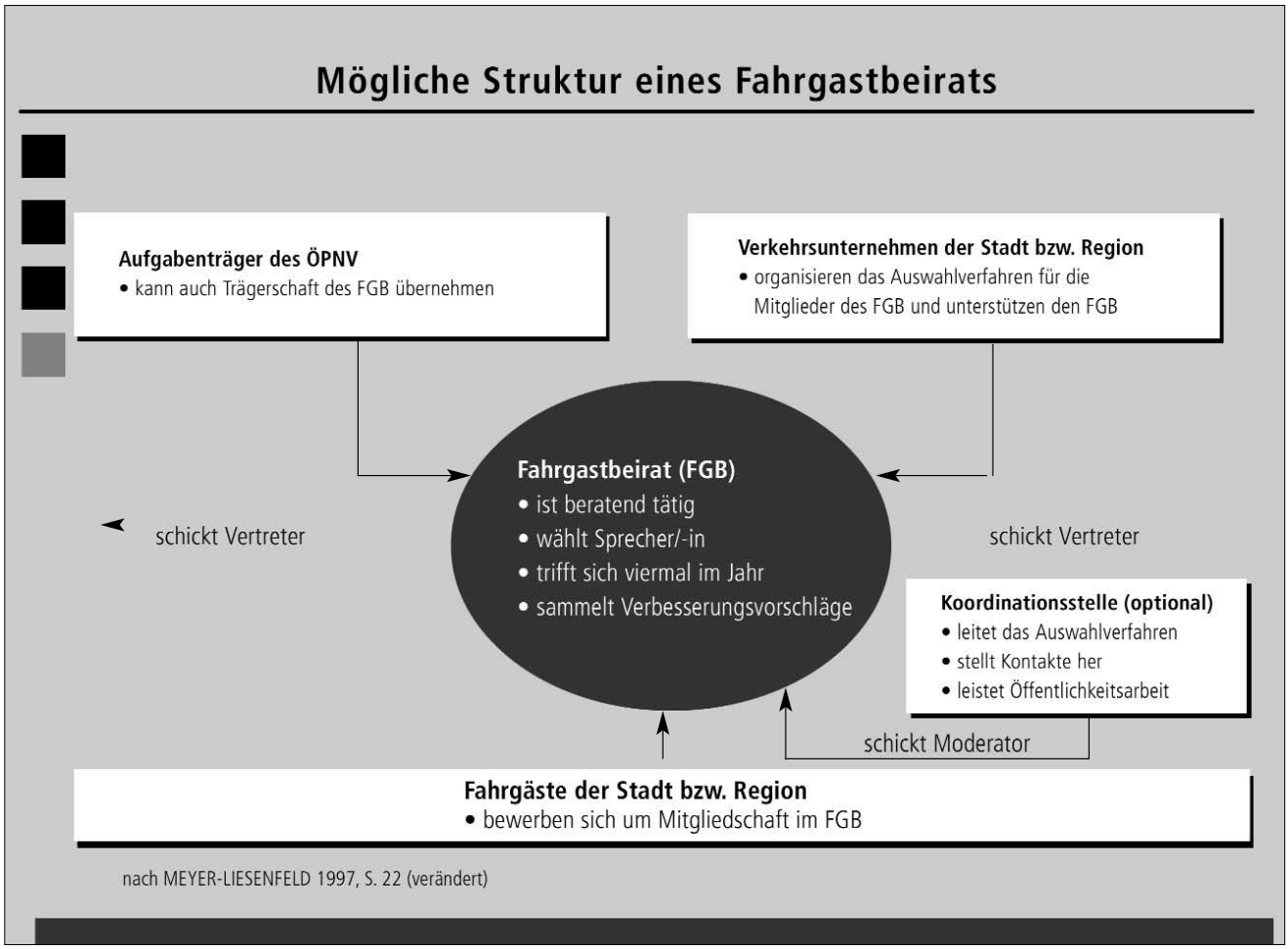
Bei einem Fahrgastforum handelt es sich um eine temporäre Form der Fahrgastbeteiligung. Oft werden Fahrgastforen vom regionalen Verkehrsunternehmen und der lokalen Presse gemeinsam initiiert und durchgeführt. Nach einem Bewerbungsaufruf in der Zeitung wird an Hand bestimmter Auswahlkriterien wie z. B. Alter, Wohnort und benutztes Verkehrsmittel ein eng eingegrenzter Personenkreis ausgewählt. Innerhalb eines von diesem Forum selbst festgesetzten Zeitraums werden Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV aufgestellt. Für Bekanntheitsgrad, Akzeptanz und Erfolg von Fahrgastforen ist eine kontinuierliche Pressearbeit umso wichtiger, da diese Form der Partizipation zeitlich befristet ist.

DER VERHKEHRSBEIRAT

Verkehrsbeiräte unterscheiden sich von den übrigen institutionalisierten Formen der Fahrgastbeteiligung grundsätzlich. Ein Verkehrsbeirat ist nicht bei einem Verkehrsunternehmen oder -verbund angesiedelt, sondern trifft sich unter dem Dach einer Stadtverwaltung oder sonstigen Körperschaft des öffentlichen Rechts. Dieses Konstruktionsprinzip, mit seiner ausgeprägten Nähe zum Aufgabenträger, spiegelt sich daher auch in der Zusammensetzung von Verkehrsbeiräten wider. Sie werden von Personen aus Verwaltungen, Kommunen und politischen Mandatsträgern dominiert. Fallweise sind auch Fahrgastverbände wie PRO BAHN und der VCD vertreten. Im Gebiet des Landesverbands Elbe-Saale existieren in Halberstadt und Dessau Verkehrsbeiräte.

Literatur

MEYER-LIESENFELD, SUSANNE (1997): Fahrgastbeiräte – Mitreden und Mitgestalten im Öffentlichen Verkehr. In: VERKEHRSZEICHEN, Heft 1/1997, S. 19–22.



Straßenbau in Leipzig – Bürgerbeteiligung erst dann, wenn alles klar ist?

Rainer Müller

Ein Ringsystem als langfristiges Ziel der Stadt

Bereits 1992 entstanden die verkehrspolitischen Leitlinien in Leipzig, nach denen die Stadt ein mehrfaches Ringsystem von Straßen anstrebt, um die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Damals verliefen allein drei Bundesstraßen direkt durch die Innenstadt über den sogenannten „Promenadenring", der den nur ca. 800 mal 900 m großen Stadtkern von allen übrigen Stadtteilen trennt. Außerhalb dieses Promenadenrings wurde als nächster Ring das „Tangentenviereck" geplant (mit etwa 2 km Abstand zur Innenstadt), anschließend der „Mittlere Ring" (im Randbereich der dicht bebauten Stadtteile) und als äußerste Ebene der Autobahnring – hier wäre eher von einem Dreieck zu sprechen, denn es geht um die Ergänzung der Autobahnen A 9 (westlich an Leipzig vorbei) und A 14 (nördlich und östlich an Leipzig vorbei) durch die A 38 (südlich an Leipzig vorbei). Die Planungen gingen von der stark wachsenden Motorisierung in den 1990er Jahren aus. Sie finden sich im Flächennutzungsplan, aber auch in dem 2003 neu im Stadtrat fast einstimmig beschlossenen „Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum", zu dem auch der VCD und andere im Leipziger „forum urban mobil" vertretenen Vereine ihre Stellungnahmen abgaben. Ergänzend zum Ringsystem wurden und werden auch die durch die Stadt führenden Bundesstraßen als Radialen ausgebaut, zuerst wurden im Leipziger Osten eine Parallele zur B 6 und eine vierspurige Verbindung zur Neuen Messe als Nordteil der B 2 geschaffen, inzwischen folgte mit der Adenauerallee eine zweispurige Verlängerung der östlichen B 6 und B 87 bis an den inzwischen entstandenen östlichen Teil des Tangentenvierecks, wodurch die Eisenbahnstraße nachhaltig vom Autoverkehr entlastet werden konnte.

Generell war durch dieses Planungssystem beabsichtigt, dass der Durchgangs- und Tangentialverkehr möglichst frühzeitig von den inneren dicht bebauten Stadtvierteln abgeleitet wird, um dort die Lebensqualität zu verbessern und z. B. die Barrierewirkung des Promendenrings durch Rück- und Umbau abzuschwächen.

Rückgang des Pkw-Verkehrs

Während bis etwa 1998 der Straßenverkehr in Leipzig stetig anstieg, deuten alle Anzeichen darauf hin, dass seither eine Trendwende statt gefunden hat: Erst einmal waren es die sinkenden Einwohnerzahlen, die sich v. a. durch die Abwanderung ins Umland ergaben. Zunächst war nur die Zahl der in Leipzig gemeldeten Pkw erstmals zurückgegangen, der Straßenverkehr stieg durch die „ausgewanderten" Einwohner des Umlandes, die nun meist als Pendler in die Stadt fuhren, noch an. Danach ergaben sich jedoch einige neue Entwicklungen:

- Da die Mietpreise in Leipzig deutlich gesunken waren, wurde die Wanderung von der Stadt ins Umland stark abge-

bremst, mittlerweile wandern wieder mehr Menschen in die Stadt als umgekehrt. Die Eingemeindungen haben dafür gesorgt, dass ausreichende Angebote für den Bau von Eigenheimen nun auch innerhalb der Stadtgrenzen vorhanden sind.

- Die seit 2000 stark gestiegenen Weltmarktpreise für Rohöl haben es erstmals geschafft, den deutschlandweiten Trend zu immer mehr Benzinverbrauch im Straßenverkehr anzuhalten und umzukehren, unterstützt vom (noch viel zu langsamen) Trend zu sparsameren Autos und zu Diesel-Pkw. Es scheint auch zu einem Verzicht auf Freizeitfahrten im Pkw gekommen zu sein. Offenbar überlegen wieder mehr Personen aus Sparsamkeitsgründen, ob sie den Pkw wirklich überall hin mitnehmen müssen.
- Die Leipziger Verkehrsbetriebe konnten ihren seit der Wende negativen Trend bei den Fahrgastzahlen durch besseres Marketing seit etwa 1998 umkehren, auch das 2001 eingeführte „Neue Netz" mit mehr 10-Minuten-Takten und übersichtlicher Linienstruktur machte sich positiv bemerkbar.
- Die Radverkehrsförderung brachte Leipzig nicht nur mehr Wege und Spuren für den Radverkehr, die Nutzung des Fahrrades stieg auch tatsächlich an. Erhoben wurden die Daten in der Untersuchung „SrV+", bei dem das Mobilitätsverhalten ostdeutscher Städte etwa alle vier Jahre analysiert wurde. Von 1994 auf 1998 gab es einen Zuwachs beim Radverkehr, in Kürze werden die Ergebnisse für 2003 vorliegen. Da aber sowohl ADFC wie ADAC im Frühjahr 2004 Leipzig als fahrradfreundlichste ostdeutsche Großstadt auswiesen, kann davon ausgegangen werden, dass der Trend weiter anhält.

Und damit scheint das geglückt zu sein, was auch die Umweltqualitätsziele der Stadt seit langem fordern: Verringerung des Pkw-Verkehrs, Steigerung des Verkehrsanteils der übrigen Verkehrsarten, außerdem Stopp der Stadt-Umland-Wanderung hin zu Standorten, wo man ohne Auto verloren ist.
Wie stark sich dieser Effekt aber auf dem Leipziger Straßennetz auswirkt, ist für Bürger kaum herauszufinden: Zwar finden jährlich Verkehrszählungen statt, doch während die Zählergebnisse bis 1998/99 für das ganze Straßennetz für alle Bürger leicht zu finden sind („Ausgewählte Ergebnisse der Verkehrsentwicklung 1998–1999", z. B. in der Umweltbibliothek), gab es zu der Entwicklung seit 1999 bisher nur für wenige Eingeweihte einen Einblick – die eingetretenen Entlastungen wurden nicht als Erfolg verkündet.

Tendenzen in der Straßenbaupolitik

Während zu Anfang der 1990er Jahre die Baumaßnahmen durch Problemdruck und nachvollziehbare Antworten geprägt waren, verdichtet sich in den letzten Jahren unter den Bürgerinitiativen der Stadt der Eindruck, dass das oberste Ziel der Planung darin besteht, möglichst hohe Summen an Fördergeldern vom Freistaat Sachsen, vom Bund und von der EU nach Leipzig zu lenken. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) macht dazu gewisse Vorschriften, die vom Regierungspräsidium Leipzig kontrolliert und durchaus streng ausgelegt werden: Damit ein Straßenumbau förderfähig ist, muss es sich um einen Ausbau handeln. Als Ausbau gilt es dann, wenn die Autos danach mehr Platz als zuvor haben. Also geht der Trend zu vierspurigen Lösungen, auch dort, wo nach den ursprünglich angedachten Planungen zwei durchaus ausreichend gewesen wären.
Auch scheint die Arbeit des ADAC und anderer Protagonisten der Autolobby zu wirken, die selbst dort noch die Vierspurigkeit fordern, wo schon das Amt für Verkehrsplanung dafür keine Veranlassung sah (z. B. Delitzscher Straße 1996 oder Adenauerallee 2003), und die jeden Gleiskörper der Straßenbahn, jede Verkehrsampel und jede Fahrradspur als Hemmnis für die Entfaltung des Autoverkehrs anprangern.

Als dritter Grund für die großen Ausbaupläne scheint eine Ideologie vieler Ingenieure und Wirtschaftsförderer zu wirken: Je mehr Straßen und je größere Straßen wir bauen, desto besser ist unsere Infrastruktur und desto besser die Chancen auf Wirtschaftswachstum. Zu breite Straßen kann es danach eigentlich gar nicht geben, nur zu enge. Ein nachlassender Bedarf, wie er sich in rückläufigen Verkehrsstärken bemerkbar macht, passt nicht in dieses Bild.

Aktuelle Auswirkungen

Die Kombination dieser drei Effekte, verbunden mit einer gewissen Torschlusspanik (bald gehen Bund und Ländern die Zuschussmilliarden aus, also möglichst schnell noch so viel bauen, wie zu bekommen ist) haben zu einer fast irrationalen Entwicklung beim Straßenbau geführt. Durch die Olympiabewerbung der Stadt Leipzig wurden plötzlich noch einige zusätzliche Mittel verfügbar, mit denen nun vieles von dem umgesetzt werden soll, was in den Schubladen schon vorbereitet war. Und plötzlich erschien im Fragebogen zur Olympiabewerbung, der im Januar 2004 ans Internationale Olympische Komitee ging, die Signatur „autoroute/motorway" (Autobahn) als feste Planung für einige Teilstücke des Mittleren Rings im Süden und Südosten der Stadt, über die noch keinerlei Konsens herrschte: Im Südosten sollte eine vierspurige Trasse entlang der Eisenbahn durch Erholungsgebiete und Kleingärten geschlagen werden, die bei Connewitz an die vorhandene vierspurige B2 anknüpfen und von dort quer durch den Leipziger Auwald in Richtung Großzschocher weiter geführt werden soll („Wolfswinkelkurve"). Beide Abschnitte des Mittleren Rings sind noch heftig umstritten. Über die genaue Trassenführung beim Südostteil bestimmt ein Konflikt zwischen zwei Bürgerinitiativen die Lage: Die eine Initiative glaubt dem Amt für Verkehrsplanung, dass die Trasse vierspurig sein muss und will sie in ihrem Wohngebiet vermeiden (dort fließt derzeit schon große Teile des betreffenden Autoverkehrs), die andere will die Parks, Anwohner und Kleingärten entlang der Bahn schützen und stellt die Notwendigkeit einer vierspurigen Trasse in Frage. Sie gibt auch zu bedenken, dass die sogenannte „Bahnvariante" die bei weitem teurere Variante ist (v. a. durch zusätzliche Brücken).

Auch in der Friedrich-Ebert-Straße, einem Abschnitt nahe des Neuen Rathauses, der weder zum Tangentenviereck noch zu einem anderen Ringsystem zählt, rückten 2004 plötzlich die Bagger an, um die Straße auf vier Spuren zu verbreitern. Die Pläne lagen lange in der Schublade, vor wenigen Jahren war das historische Henriette-Goldschmidt-Haus als letztes Hemmnis des Ausbaus abgerissen worden. Im März gab es aus

dem Olympia-Sofort-Programm plötzlich Geld und schon stimmte der Stadtrat für den Ausbau, der zwei Monate danach beginnen konnte.

Insgesamt fällt auf, dass man damit immer öfter vom halbwegs schlüssigen Konzept der Verkehrsleitlinien von 1992 abweicht. Der beschränkte Ausbau an einigen Stellen verschiebt nur die „Flaschenhälse", eine systematische Entwicklung ist nicht zu erkennen. Für eine offene und vertrauensvolle Diskussion in der Stadt wären zuerst einmal die „Engpässe" mit Maß und Zahl zu belegen, damit alle sehen können, wo durch punktuelle Eingriffe tatsächlich akute Situationen entschärft werden können. Das gilt auch für die Ausbaustandards der Ringstraßen im Stadtgebiet: Die Verkehrsbelastung wird nicht immer gleich hoch sein, so dass bei starken Konflikten im Bestand (seien es Wohngebiete oder auch Naturräume) durchaus der vorhandene Straßenquerschnitt mit Verbesserungen im Interesse der Sicherheit ausreichend erscheint.

Wie läuft die Bürgerbeteiligung?

Ein Beispiel für diese „Planungskultur": Die engagierten Bürger, die sich im Leipziger „forum urban mobil" zusammengeschlossen hatten, erfuhren zu Jahresbeginn informell von Planungen für den vierspurigen Ausbau eines Teilstücks der Wurzner Straße. Diese Straße war bis 2003 noch die Bundesstraße 6, bevor sie durch die Adenauerallee entlastet wurde. Sie enthält eine Straßenbahnlinie und pro Richtung eine Autospur und einen Gehweg, wobei in einer Richtung die Autospur überwiegend auf den Straßenbahngleisen verläuft. Auf einer Seite ist abschnittsweise keine Bebauung vorhanden, die Brachfläche wird gerade zu einem innerstädtischen Erholungsraum unter dem Namen „Dunkler Wald" umgestaltet. Nun liegt eine Planung auf dem Tisch, die in diesem Abschnitt einen eigenen Straßenbahn-Gleiskörper mit behindertengerechter Insel-Haltestelle, einen Radstreifen und zwei Autospuren pro Richtung vorsieht. Offenbar spielt es keine Rolle, dass die Straße nicht mehr Bundesstraße ist und dass die Blockrandbebauung in den angrenzenden Straßenabschnitten eine so breite Trasse als nicht fortsetzbar erscheinen lässt – es sei denn, die zu großen Teilen (wegen Straßenlärms und unattraktiver Lage) leer stehenden Häuser entlang der Wurzner Straße sollen allmählich verschwinden und einer vierspurigen Straße weichen. Manche halten selbst das für möglich.

Im Stadtrat lagen aber entsprechende Pläne noch nicht zur Entscheidung. Und alle Bürgern, die sich beteiligen wollen, bekommen von Amts wegen zu hören: Sie sind zu früh, noch liegen keine Pläne vor. Und genau hier ist eines der Hauptprobleme der Bürgerbeteiligung: Erst wenn Ämter, Ingenieurbüros und Politiker sich auf eine Vorzugsvariante geeinigt haben, beginnt die „frühzeitige Bürgerbeteiligung". Die dann auftretenden Einwände können vielleicht noch die Finanzierung von Lärmschutzfenstern oder die Anlage einer zusätzlichen Fußgängerquerung bewirken, vom Grundsatz her lassen sich die intern allseits abgestimmten Planungen nicht mehr umstoßen. Und vielen Planern ist auch eine Bürgerbeteiligung in der Phase strategischer Entscheidungen eher unangenehm: Schließlich werden die Bürger nicht als Experten eingeschätzt, die qualifiziert etwas zur Sache beitragen können, sondern eher als Problemerzeuger, die unliebsame Entscheidungen vorzeitig in die Presse bringen. Also werden die Planungen hinter verschlossenen Türen möglichst weit festgezurrt, damit später, wenn die Bürger das Planwerk einsehen dürfen, „nichts mehr anbrennen kann".

Daran haben auch andere Formen der Bürgerbeteiligung wie die Arbeitsgruppe „Mobilität" im Rahmen der Agenda 21 nichts geändert. Zwar wurden dort auch strategische und grundsätzliche Aussagen entwickelt und vom Amt für Verkehrsplanung zur Kenntnis genommen – aber bindend sind sie nicht. Daten wie die von sinkenden Straßenbelastungen bleiben besser in der Schublade, um „aufmüpfigen" Bürgern keine Schützenhilfe zu geben. Nicht einmal das Amt für Umweltschutz erhält die Zahlen, hier könnten sich die Feinde des Straßenbaus ja auch verstecken. Einwendungen zu Plänen werden in Abwägungsprotokolle eingearbeitet, mit dem Ziel, möglichst wenige Änderungen der fertigen Pläne zu verursachen: Je mehr sich noch ändert, desto mehr Arbeit haben die Planer schließlich mit dem Verfahren und vor allem müssen dann zeitaufwendige Verfahrensschritte wiederholt werden (nicht zu vergessen das Argument, dass sonst die Fördermillionen verfallen könnten) – und das bei ohnehin vollem Terminplan, gerade im öffentlichen Dienst wurden schließlich in letzter Zeit oft mehr Aufgaben auf eine kleinere Zahl von Mitarbeitern verteilt als früher.

Ansatzpunkt Kommunalpolitik

Die entscheidenden Hebel liegen nunmehr beim Stadtrat. Um die zukünftigen Stadträte in diesen Fragen zu sensibilisieren, hat der VCD Leipzig 12 Wahlprüfsteine zur Verkehrspolitik an die acht im Stadtrat vertretenen Parteien und Gruppierungen verschickt. Stadträte arbeiten ehrenamtlich und viele haben andere Interessenschwerpunkte, bei Verkehrsfragen verlassen sie sich dann auf Einzelne, die sich damit etwas näher befassen, oft aber auch nicht mehr wissen als das, was die Verwaltung Ihnen als Vorlage mitteilt. Dabei muss die Stadt heute selbst bei Eintreffen der Fördermittel schon Kredite aufnehmen, um allein den Eigenanteil der Straßenbauprojekte zu zahlen. Die Straßenbaukosten im Haushalt stehen damit aktuell in scharfer Konkurrenz zu Investitionen in Bildung, Kultur, Kindertagesstätten oder Sport. Wenn es dem VCD und den gleichgesinnten Initiativen gelingt, den Stadträten klar zu machen, wo Straßenbau zu einem Rückgang an Lebensqualität, zu Konkurrenznachteilen der nicht-motorisierten Verkehrsmittel, zu stadtgestalterischen Fehlentscheidungen und zu einer Vergeudung öffentlicher Mittel führt, besteht die Chance, eine (teilweise unbewusst) ideologisch fixierte Straßenbaupolitik zu beenden und sachgerechtere Entscheidungen herbei zu führen.

Die Antworten auf die Wahlprüfsteine des Leipziger VCD zur Kommunalwahl am 13. Juni sind im Internet unter www.vcd.org/elbe-saale/ veröffentlicht.

Internet-Tipp: www.leipzig-mittlerer-ring.de

VCD-WAHLPRÜFSTEINE

zur Kommunalwahl Leipzig 13. Juni 2004

1. Die Leipziger Innenstadt als Geschäftszentrum hat in den letzten Jahren stark an Attraktivität gewonnen.
Welche Erweiterungsmöglichkeiten für die Fußgängerzonen der Innenstadt sehen Sie?

2. Aktuelle Untersuchungen des ADFC und des ADAC bestätigen übereinstimmend eine Führungsrolle innerhalb der ostdeutschen Städte bei der Radverkehrsförderung.
Welche Maßnahmen halten Sie für geeignet, um auch bundesweit in die Spitzengruppe vorzustoßen?

3. Die Kinderfreundlichkeit einer Stadt hängt auch vom Straßenverkehr in den Lebensräumen der Kinder ab. Die Verminderung der Geschwindigkeiten des Straßenverkehrs vermindert die Bremswege beträchtlich und kann daher vielen Kindern das Leben retten. Die seit langem beschlossenen Tempo-30-Zonen wurden in den letzten Jahren jedoch nur zögerlich eingeführt.
Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Verkehr streben Sie an?

4. Während zahlreiche Städte in Ost und West in den letzten Jahren ihr Straßenbahnnetz ausgedehnt haben, wurden in Leipzig mehr Strecken des großen Straßenbahnnetzes stillgelegt als neu gebaut.
Halten Sie diesen Trend für unvermeidlich oder setzen Sie sich für die Erweiterung des heutigen Straßenbahnnetzes ein, und wenn ja auf welchen Strecken?

5. Die Leipziger Verkehrsbetriebe haben in den vergangenen Jahren mehr Fahrgäste gewonnen, dies sollte nach der ursprünglichen Fassung des Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrages durch entsprechende Zuwendungen honoriert werden. Derzeit sind diese Zuwendungen jedoch nach oben limitiert?
Mit welchen Mitteln wollen Sie zukünftig die Nutzung des ÖPNV in Leipzig fördern?

6. Die Umweltqualitätsziele sehen eine Verlagerung von Pkw-Verkehr hin zum Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln vor. Die Attraktivität des Pkw-Verkehrs wurde aber dank etlicher Straßenbauprojekte in den letzten Jahren tendenziell gesteigert.
Halten Sie die vorhandenen Umweltqualitätsziele im Bereich Verkehr für sinnvoll?
Halten Sie die Erreichung der vorhandenen Umweltqualitätsziele im Bereich Verkehr vor dem Hintergrund des erleichterten Straßenverkehrs für realistisch?
Halten Sie weitere Straßenbaumaßnahmen (v.a. Mittlerer Ring, Tangentenviereck) im Blick auf die Umweltqualitätsziele im Bereich Verkehr für sinnvoll und förderlich?

7. Die positiven verkehrlichen Effekte des CarSharing sind nachgewiesen. Als Ergänzung des klassischen ÖPNV und als Alternative zum privaten PKW gehört CarSharing zu den Bausteinen zukunftsfähiger intermodaler Verkehrsmittelnutzung.
Welche Möglichkeiten sehen Sie für die Kommunalpolitik, CarSharing als Baustein der intermodalen Verkehrsmittelnutzung sowie seine Kooperation mit dem ÖPNV künftig verstärkt zu fördern?

8. In etlichen Großstädten und Metropolen Westeuropas gab es in der Vergangenheit Maßnahmen der Einschränkung des Pkw-Verkehrs in der Innenstadt, ohne dass die wirtschaftliche Anziehungskraft dieser Städte verringert wurde, die Lebensqualität und die Erreichbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln wurde in den meisten Fällen zugleich gesteigert (Basel, Freiburg i. Br., Wien u. a.).
Halten Sie das innerstädtische Straßennetz für den zentralen Faktor bei der Gewerbeansiedlung oder ist dieses aus ihrer Sicht gleichrangig oder nachrangig im Vergleich zur Besteuerung, zur Lebensqualität der Mitarbeiter bzw. zum ÖPNV- und Radverkehrsnetz?
Welche Vorstellungen haben Sie von der Verkehrsplanung am Promenadenring, nachdem er vom Durchgangsverkehr entlastet ist?

9. Im Fragebogen zur Olympiabewerbung wurde eine Karte mit zukünftigen Hauptverkehrsachsen („motorways/autoroutes", wörtl. Autobahnen) abgebildet, in der mehrere Straßenbauprojekte eingetragen sind, über deren konkreten Bau (ob und auf welcher Trasse) bisher noch nicht entschieden wurde (z. B. Wolfswinkelkurve).
Sind diese Entscheidungen aus Ihrer Sicht weiterhin offen oder sollten diese im Interesse der Olympiabewerbung so umgesetzt werden, wie sie im Olympia-Fragebogen eingetragen sind? Welche Rolle spielen dabei aus Ihrer Sicht die Bürgerbeteiligung sowie die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen?

10. Die Bürgerbeteiligung bei Planungsvorhaben beginnt heute meist dann, wenn konkrete Pläne ausgelegt werden, die aber schon umsetzungsreif sind.
Welche Möglichkeiten sehen Sie, Bürger in einer früheren Phase der Planungsprozesse einzubeziehen, beispielsweise dann, wenn bei Verkehrsprojekten die Zusammenstellung der zu vergleichenden Varianten erfolgt?

11. Bei Variantenentscheidungen werden häufig Grundannahmen zwischen Verwaltung und Gutachtern bilateral abgestimmt.
Sind Sie der Auffassung, dass Grundfragen der Verkehrsplanung, wie etwa die zweispurige oder vierspurige Ausführung eines Straßenabschnitts allein durch die Verwaltung objektiv geklärt werden kann oder sehen Sie dabei politische Gestaltungsspielräume?

VCD-WAHLPRÜFSTEINE

zur Landtagswahl Thüringen 13. Juni 2004

Bürgerbeteiligung bei der Planung

1. Ein Volksbegehren in Thüringen forderte vor etwa 2 Jahren eine weitergehende Bürgerbeteiligung sowie die Senkung der Hürden für Volksabstimmungen.

Wie beurteilen Sie das Anliegen des Volksbegehrens?

Keine Partei lehnt das Anliegen aktuell ab, SPD. PDS und Grüne hatten das Volksbegehren seinerzeit mit unterstützt. Bei CDU und FDP wird auf die Angemessenheit der Hürden Wert gelegt, bei der FDP geht man davon aus, dass „die hochkomplexen Problemstellungen … von hauptamtlich arbeitenden Parlamentariern in der Regel besser zu bewältigen" sind.

Radverkehr, Tourismus

2. Der Radverkehr hat in Thüringen, sowohl als Radtourismus als auch im alltäglichen Kurzstreckenverkehr, noch ein deutliches, bisher ungenutztes Wachstumspotenzial.

Welche Aufgaben sind in diesem Verkehrsbereich (Radverkehr) in der kommenden Legislaturperiode durch den Freistaat Thüringen vordringlich zu bewältigen?

Alle Parteien sind für den Ausbau des Radwegenetzes, wobei die CDU besonders auf das schon erreichte hinweist, während etwa die FDP bisher den Ausbau als „unkoordiniert und ohne Konzept" einschätzt.

3. Die Kennziffern des Tourismus in Thüringen sind derzeit nicht von Wachstum und Optimismus geprägt. Umweltfreundlicher, die natürlichen Ressourcen schonender Tourismus könnte für Thüringen ein möglicher Wachstumsbereich in einem schwierigen Tourismusmarkt sein.

Inwieweit sehen Sie diese Verbindung als tragfähig an? Welche Mittel halten Sie für geeignet, um einen solches Marktsegment sinnvoll für Thüringen zu erschließen?

Die PDS hat dazu vier konkrete Anforderungen an die Tourismuskonzeption definiert, die Grünen fordern eine Hochschulausbildung zum Tourismusmanagement. Die anderen Parteien gingen auf die Frage nicht so konkret ein: Die SPD prangert v.a. Versäumnisse der Landesregierung an und die FDP lehnt es ab, die Vermarktung einseitig auf einen Tourismuszweig auszurichten.

Öffentlicher Personennahverkehr

4. Die Erfurter Verkehrsbetriebe erhöhen zum 01.04.2004 ihre Fahrpreise zum Teil beträchtlich; diese Tendenz ist in anderen Kommunen ähnlich erkennbar. Als Begründung dafür werden unter anderen ausbleibende Zuschüsse des Landes genannt.

Welche Eingriffsmöglichkeiten des Landes sehen Sie, um den öffentlichen Nahverkehr in den Städten, aber auch auf dem Land, nicht nur im Angebot, sondern auch preislich attraktiv zu gestalten?

Die CDU sieht keine Alternative zu weiteren „Tarifanpassungen", um den Kostendeckungsgrad der ÖPNV-Unternehmen weiter zu steigern und verweist auf die Kreise und Städte als Aufgabenträger des ÖPNV, während die PDS Landesmittel für die Deckung von Betriebskostenzuschüssen und eine „Festlegung zur Begrenzung der Höhe der Beförderungsentgelte" fordern. Die Grünen wünschen eine Bundesratsinitiative, um drohende Kürzungen für den ÖPNV auf Bundesebene abzuwenden.

5. Die Stadt Gera arbeitet seit dem Herbst des vergangenen Jahres aktiv daran, einen großen Teil ihres Straßenbahnschienennetzes über das sog. Cross-Border-Leasing an einen amerikanischen „Investor" zu verleasen und wieder zurückzumieten. Den steuerlichen Barwertvorteil soll sich der „Investor" mit der Stadt teilen. Gera verspricht sich damit finanzielle Einnahme in Höhe von etwa 6 Millionen Euro.

Wie stehen Sie zu derartigen, nicht nur wegen ihrer Risiken umstrittenen Geschäften? Würden Sie ein Verbot derartiger Unternehmungen unterstützen?
Halten Sie es für legitim, die Bürgern an derartigen Entscheidungen, z. B. in der Form eines Bürgerbegehrens, zu beteiligen?

Die klarsten Positionen sind bei der PDS (Verbot solcher GeschäfteI) und bei der FDP (freie Entscheidung der Kommunen) zu finden. Ein generelles Verbot wird allerdings nur bei der PDS gefordert.

6. Thüringen ist das einzige Bundesland Deutschlands ohne Verkehrsverbund. Auch wenn Thüringen ein Flächenland ist, so erscheint es doch zumindest in bestimmten Gebieten sinnvoll, die Nutzung von Bus und Bahn mit einem Fahrschein und einem einheitlichen Preis zu vereinfachen.

Sehen Sie – außer in Mittelthüringen – weitere Regionen, in denen solch ein Verbund sinnvoll ist? In welchem Maß und mit welchen Maßnahmen sollten solche Verbünde auf Ebene des Landes gefördert werden?
Teile von Thüringen (z. B. Ostthüringen mit der Stadt Gera) liegen relativ nah am Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes. Wie stehen Sie zu landesübergreifenden Verkehrsverbünden?

Alle Parteien befürworten die Einrichtung von Verkehrsverbünden. Für die Städte Erfurt, Weimar und Jena sieht die CDU einen Tarifverbund als sinnvoll an, der eine Fortführung des Pilotprojektes „regiomobil" darstellt. Für Gera ist nach Meinung der CDU die Entfernung zum Verbund des MDV zu groß, wogegen ein Beitritt des Landkreises Altenburger Land befürwortet wird. Nach Meinung der Grünen sollte neben Mittelthüringen vor allem Gera eng mit dem Wirtschaftsraum Westsachsen und Mitteldeutschland verbunden werden. Hierzu könnte auch ein länderübergreifender Verkehrsverbund die richtige Lösung sein. Die FDP sieht das Land in der Verantwortung, entstehende Planungs- und Einführungskosten zu finanzieren, zudem muss es die entstehenden Durchtarifierungsverluste tragen.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

7. Das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs ist in Thüringen in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert, der Wagenpark modernisiert und die Anbieterlandschaft diversifiziert worden.

Welche Herausforderungen sehen Sie für die kommenden 5 Jahre im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs auf das Land als Aufgabenträger zukommen und wie wollen Sie diesen politisch begegnen?

Die CDU verweist auf den Nahverkehrsplan von 2003, in dessen Sinne eine dichte Vertaktung mit meist neuen Fahrzeugen erfolgt. Gleichzeitig wird auf den begrenzten Einfluss der Landespolitik auf die Mittelverteilung des Bundes für die Verkehrswege verwiesen. Wichtig ist die Beseitigung von Langsamfahrstellen. Eine Aufwertung wird für die Verbindung nach Süden (Erfurt-Suhl-Meiningen/Würzburg) angestrebt.
Die PDS betrachtet die Qualität des SPNV als Qualität des Angebotes Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Umsteigesicherheit, Sauberkeit und Service sowie Modernisierung des rollenden Materials. Sie fordert den flächendeckenden SPNV und deshalb vom Land eine Ausschreibung insbesondere der Verkehrsleistungen auf dem Nebenstreckennetz zum Erhalt eines umweltfreundlichen Verkehrs in der Fläche. Die SPD will sich für den Erhalt des dichten Thüringer Eisenbahnetzes engagieren. Die Grünen fordern eine bessere Vertaktung der Strecken und eine effektive Anbindung an die Nachbarländer. Sie sehen vor allem in Ostthüringen erheblichen Nachholbedarf, damit diese von den Synergieeffekte des Ballungsraumes Mitteldeutschlands profitieren können. Der FDP ist insbesondere die Verbesserung des Angebots auf der Mitte-Deutschland-Verbindung wichtig, da hier durch den Wegfall der IR-Züge Verbindungen für Pendler weggefallen sind.

Fernverkehr und Verkehrsinfrastruktur

8. Die Stadt Gera ist nach wie vor die einzige Großstadt in Deutschland mit nur eingleisigen Bahnanbindungen. Ebenso ist der Raum Ostthüringen – mit Ausnahme des InterConnex von Gera über Berlin nach Rostock – vollends vom Bahn-Fernverkehr abgeschnitten.

Welche Möglichkeiten sehen Sie, dieses Angebot entscheidend zu verbessern, um der Bahn als attraktives Verkehrsmittel zu mehr Beachtung und Nutzung zu verhelfen?

Die CDU verweist auf den bereits vorgenommenen Ausbau zwischen Weimar und Gera unter Beteiligung des Landes. Während sich Grüne und FDP für einen zweigleisigen Ausbau bis Sachsen aussprechen, sehen SPD und PDS hier nicht die entscheidenden Argumente. Während die SPD durch entsprechende Bestellungen im Nahverkehr auf die Bedeutung der Strecke aufmerksam machen will, sieht die PDS konkret die Führung von Ost-West-Fernverbindungen (EU-Erweiterung) sowie auf der Nord-Süd-Relation über Gera als wichtig an.

9. Einige der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Investitionen stehen derzeit aus finanziellen Gründen auf dem Prüfstand.

Welche der aktuell geplanten Projekte (Schiene und Straße) haben Ihrer Meinung nach Priorität? Welche Projekte sehen Sie als verzichtbar an? Welche Prioritätenreihenfolge setzten Sie bei den übrigen Projekten?

CDU, SPD und FDP halten keines der Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan für entbehrlich. Bündnis 90/Die Grünen sind für eine Priorität der Schienenprojekte. Dabei soll die Trasse Erfurt-Nürnberg überplant werden, wobei davon ausgegangen wird, dass mit einem Fünftel der bisher vorgesehenen Projektkosten schneller ein besserer Struktureffekt zu erreichen ist. Zudem sollte der Bau der A 44 Eisenach-Kassel zeitlich gestreckt werden oder ganz entfallen. Letztere ist dagegen der FDP besonders wichtig. Die PDS sieht die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt als Teil einer zeitlich überholten Achse aus Westdeutschland nach Westberlin als entbehrlich an. Statt dessen werden der Bau von Ortsumgehungen, die Sanierung von SPNV-Strecken und der Ausbau vorhandener Schienenstrecken zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit favorisiert.

10. Betrachtet man die Schwerpunkte der Neu- und Ausbaumaßnahmen am Schienennetz im Freistaat, so entsteht der Eindruck, dass bestimmte Teile des Landes „vergessen" werden. Während in den vergangenen Jahren seitens der Landesregierungen vehement die Realisierung der ICE-Strecke von Nürnberg über Erfurt nach Leipzig eingefordert wurde, scheint die Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) nur gelegentlich im Blickfeld der Betrachtungen.

Wie schätzen Sie die Bedeutung dieser Strecke ein, die dicht besiedelte Ballungsräume einbezieht und das Ruhrgebiet mit der Mitte der BRD verbindet, und wie beabsichtigen Sie, den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung dieser Strecke zu unterstützen?

Für die MDV sieht die CDU den Ausbau auf Tempo 160 für Neigezüge, den Bau eines elektronischen Stellwerkes sowie den Umbau des Knoten Gera zur schnellen Qualitätserhöhung als wichtig an. In einem zweiten Schritt soll die Zweigleisigkeit und Elektrifizierung hergestellt werden. Vorrang hat jedoch die Nord-Süd-Achse Erfurt-Nürnberg. Ansonsten wird die Strecke von allen Parteien als sehr wichtig eingestuft.

Allgemein interessant ist, dass die CDU, die bisher die Landesregierung alleine stellt, ausführlich auf die bereits erreichten Erfolge des Landes eingeht, während die SPD Erfolge dann benennt, wenn sie auf die Bundesregierung zurückgehen (bei der Bundestagswahl holte die SPD in Thüringen noch alle Direktmandate) – ansonsten wird in den Texten oft die Landesregierung kritisiert. Die Grünen, denen diesmal reale Chancen auf einen Einzug in den Landtag eingeräumt werden, sowie die PDS teilen am häufigsten die vom VCD vertretenen Kritikpunkte hinsichtlich der Prioritäten von Straße und Schiene. Bei SPD und CDU hat man den Eindruck, dass sie sich gegenseitig beweisen wollen, genug für den Straßen- und Schienenbau zu tun, die CDU als Landesregierung und die SPD als Bundesregierung. Sobald eines der Projekte aufgegeben würde, könnte dies die andere Seite als Schwachpunkt auslegen.

Auch für Jena und Chemnitz sind Wahlprüfsteine erstellt worden. Fragen und Antworten sind unter www.vcd.org/elbe-saale/ nachzulesen.

VCD aktiv

Jahreshauptversammlung 2004 des Landesverbandes

Auf den Tag genau fünf Jahre nach seiner Gründung hielt der VCD-Landesverband Elbe-Saale am 08.05.2004 seine diesjährige Jahreshauptversammlung in Gera ab.

In diesem Jahr standen keine Vorstandswahlen auf dem Programm, so dass die Diskussion der aktuellen Verbandsarbeit den Mittelpunkt bildete. Durch Matthias Reichmuth und Jan Krehl informierte der Vorstand über seine Aktivitäten im vergangenen Jahr. Dabei konnten Ansätze zu einer intensiveren und programmatischen verkehrspolitischen Arbeit vorgestellt werden. Dazu zählte beispielsweise die Kontaktaufnahme zu Bundes- und Landtagsabgeordneten. Auch verkehrspolitische Veranstaltungen („Sachsen fährt Bahn") wurden durch den Landesverband unterstützt. Grenzen gesetzt ist diesen Initiativen durch die starke zeitliche Belastung der wenigen Aktiven im Landesvorstand. Sollen die beim vorjährigen Perspektivtreffen in Naumburg gesteckten Ziele besser ausgefüllt werden, braucht der Vorstand mehr Unterstützung aus dem Kreis der Vereinsmitglieder.

Gleichfalls diskutiert wurden die Themen Ortsgruppenarbeit und Mitgliedergewinnung. Auf Grund der geringen Mitgliederdichte fällt vielerorts eine öffentlichkeitswirksame inhaltliche Arbeit schwer oder ist gar nicht möglich. Auch „ruhende" Potenziale sind zu aktivieren. So leben in Städten wie Erfurt, Magdeburg oder Weimar zwar eine größere Anzahl von Mitgliedern, jedoch findet dort keine Zusammenarbeit statt. Dass auch kleine Ortsgruppen initiativ tätig sein können, zeigt das Beispiel der gastgebenden Geraer Ortsgruppe.

Das Thema Mitgliedergewinnung beschäftigt den Verein weiter, auch weil die Mitgliederzahl Rückwirkung auf die Finanzen hat. Der anwesende Bundesschatzmeister Manfred Meersmann schätzte jedoch die Entwicklung positiv ein. Die fast gleichbleibende Zahl steht gegen den bundesweiten Trend.

Ob die bundesweit gelobten **NEUEN WEGE** in der bestehenden Form und Qualität langfristig fortgeführt werden können, muss ebenso in diesem ökonomischen Kontext gesehen werden.

Im Rahmenprogramm der Versammlung referierte der Geschäftsführer der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH Dr. Norbert Vornehm (zugleich VCD-Gründungsmitglied) in einem sehr gut aufgenommenen und diskutierten Vortrag über das GVB-Projekt Stadtbahnlinie 1 und dessen verkehrswirtschaftlichen Wirkungen. Den Abschluss der Veranstaltung bildete ein thematischer Stadtrundgang unter Leitung des Geraer Baudezernenten Ramon Miller, in dessen Rahmen aktuelle Projekte zur BUGA 2007, dem Stadtbahnprogramm sowie des europäischen URBAN-II-Programmes zur Stadtrevitalisierung einschließlich deren Synergieeffekte vorgestellt wurden.

Kontakte

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel: 03 41 / 3 91 94 - 60
Fax: 03 41/ 3 91 94 - 59
eMail: elbe-saale@vcd.org
Internet: www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 17–20 Uhr, donnerstags 10–12 Uhr
Büroleiter: Thoralf Roick
Vorsitzender: Jan Krehl, Trakehnerstraße 5, 06124 Halle
Tel. (mobil): 01 79/1 27 52 40
eMail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite: Steffen Eichler, Gera
eMail: elsa-web@vcd.org

VCD-Bundesverband
Kontakt: Eifelstraße 2, 53119 Bonn
Tel: 02 28 / 9 85 85-0, Fax: 02 28 / 9 85 85-10
Internet: www.vcd.org

Kreis Bernburg
Kontakt: Jens Kiebjieß, Franzstraße 18
06406 Bernburg, Tel: 0 34 71 / 35 03 78
eMail: Kiebjiess@t-online.de

Burgenlandkreis
Kontakt: Jürgen Reuter, Klopstockstraße 8,
06618 Naumburg, Tel.: 0 34 45/77 28 94
eMail: juereuter@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz
Treffen: jeden letzten Montag im Monat,
19.00 Uhr im Umweltzentrum,
Henriettenstraße 5, 09112 Chemnitz
Kontakt: Olaf Nietzel, Elisabeth-Reichelt-Weg 23,
09116 Chemnitz, Tel: 03 71/4 01 24 26
Fax: 03 71/4 02 15 06
eMail: olaf@nietzel.de

Ortsgruppe Dresden
Büro: Komm-Büro, Umweltzentrum,
Schützengasse 18, 01067 Dresden,
Tel: 03 51/49 43 - 316, 0178/8 69 29 07
Fax: 03 51/49 43 - 400
eMail: dresden@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr,
Kontakt: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19,
01157 Dresden
Tel: 03 51/4 21 85 28
eMail: familie.imbrock@web.de

Erfurt
Kontakt: Jörn Flaig, Bodelschwinghstraße 27,
99096 Erfurt, Tel: 03 61/2 62 94 22
eMail: Joern.Flaig@epost.de

Ortsgruppe Freiberg
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Elke Richert, Teichgasse 2
09599 Freiberg, Tel: 0 37 31/21 25 21
eMail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Ortsgruppe Gera
Treffen: jeden 2. Montag im Monat, 19.30 Uhr in der
„Comm.ode",Heinrichstraße 47 (im Comma)
Kontakt: Jens Schneider, Laasener Straße 3,
07545 Gera, Tel: 03 65/8 00 23 79
eMail: JSchneiderGera@web.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Postanschrift: Postfach 110645, 06020 Halle
Geschäftsstelle: bei teilAuto Halle (S.):
Scharrenstraße 10, 06108 Halle
Tel.: 03 45/2 92 97-0
Fax: 03 45/2 92 97-17,
eMail: vcd-Halle@teilAuto.net
Bürozeit: Mo–Fr 10–18 Uhr
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Jürgen Bruder, Zum Saaleblick 7, 06114 Halle,
Tel.: 03 45/6 87 12 64
eMail: kjbrdr@t-online.de

Ilmkreis
Kontakt: Andreas Grimm, Mittelfeldstraße 13,
98693 Ilmenau, Tel: 0 36 77/20 67 62
eMail: andreas.grimm@tu-ilmenau.de

Ortsgruppe Jena
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Henning Eggers, Mittelstraße 48,
07745 Jena, Tel: 0 36 41/63 45 22
eMail: henningeggers@gmx.de

Kreis Köthen
Kontakt: Christian Zschieschang, Friedrichstr. 59,
06366 Köthen, Tel: 0 34 96/40 52 27,
eMail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Ortsgruppe Raum Leipzig
Geschäftsstelle: vgl. Landesverband
Treffen: „forum urban mobil" jeden letzten
Montag im Monat, 18.30 Uhr im VCD-Büro
Kontakt: Matthias Reichmuth, Kasseler Str. 38,
04155 Leipzig, Tel: 03 41/9 12 58 57
eMail: Reichmuth.Scheibe@web.de

Kreis Löbau-Zittau
Kontakt: Armin Schubert, Dammstraße 10
02730 Ebersbach/Sa.,
Tel: 0 35 86/36 49 45
eMail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Magdeburg
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Dirk Polzin, Uhlandstraße 7
39108 Magdeburg, Tel: 03 91/7 31 62 81
eMail: Dirk.Polzin@gmx.de

Kreis Quedlinburg
Kontakt: Harry Fischer, Straße des Friedens 361
06484 Westerhausen,
Tel: 0 39 46/68 80 - 52
eMail: harryf@mac.com

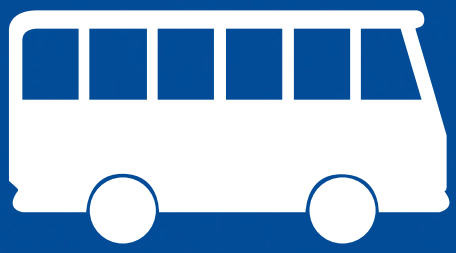
Altmarkkreis Salzwedel
Kontakt: Eva Stützel, Sieben Linden, 38486 Bandau,
Tel.: 03 90 00/9 08 75 (p.)
03 90 00/5 12 37 (d.)
eMail: diebahnbleibt@siebenlinden.de

Kreis Torgau-Oschatz
Kontakt: Matthias Schulze, Goethestraße 4
04889 Gneisenaustadt Schildau,
Tel./Fax: 03 42 21/5 02 06

Kreis Wernigerode
Kontakt: Peter Lehmann, Bei den Schlehen 21
38855 Wernigerode,
Tel./Fax: 0 39 43/60 24 40
eMail: Lehmann.Peter@gmx.net

Kreis Wittenberg
Kontakt: Michael Schicketanz, Rahmsdorfer Str. 6
06895 Zahna, Tel.: 03 49 24/2 02 07
eMail: schicketanz@freenet.de

Das ist ein Zug.



MDV
Einfacher fahr'n