VCD
Verkehrsclub Deutschland

Elbe-Saale-Journal

für Sachsen
Sachsen-Anhalt
Thüringen &
Nordfranken

NEUE WEGE

2 | 2006

Regionaler Rückblick:
15 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

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

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**

„Sehen Sie GRÜN …?“

… für Ihren Urlaub?“ Wir auf jeden Fall und das Land Thüringen auch, welches mit diesem Motto dazu einlädt, das grüne Herz Deutschlands kennen zu lernen. Und zwar nicht einfach nur so, sondern mittels der ThüringenCard. Weil wir diese und das Reiseziel Thüringen so klasse finden, möchte wir Ihnen in dieser Ausgabe ein paar Tipps und Infos für einen Ausflug ins Grün Deutschlands geben.

Mit der ThüringenCard können Sie nicht nur kostengünstig den ÖPNV nutzen, sondern auch vielerlei Stadtführungen, Schloss-, Museen- oder Parkeintritte kostenlos mitnehmen. Neben 24-Stunden- (13 € pro Person 8 € Kinder 5–14 J.) und 6-Tages-Tickets (49,90 € pro Person, 29,90 € Kinder) gibt es ein 3-Tages-Ticket (31 € pro Person, 19 € Kinder), welches ideal geeignet ist, um das grüne Herz Deutschlands beinahe zu durchqueren.

So könnte am Vormittag des ersten Tages nach einem leckeren Frühstück in der Weimarer Altstadt mit einer kostenlosen Stadtführung von der Tourist-Information oder dem Weimar-Haus aus gestartet werden. Für die Technik-Fans unter Ihnen bietet die Stadt inzwischen sogar eine sogenannte Itour, bei der Sie mittels eines Mini-Computers über Kopfhörer persönlich von Goethe und Schiller durch die Stadt begleitet und mit spannenden Geschichten versorgt werden. Stets 10 Uhr starten die Führungen und dauern etwa 2 Stunden. Gerade richtig, um nach etwas Leichtem zum Mittag und kleiner Pause zu einer Radtour auf dem Ilmtal-Radweg Richtung Ilmenau aufzubrechen. Über Bad Berka und Dienstedt, wo eine Karsthöhle besichtigt werden kann (näheres unter www.ilmtal-radwanderweg.de), erreichen Sie nach ca. 35 km das Tagesendziel Stadttilm. Hier können Sie je nach Kraft und Muße noch am Abend oder nächsten Morgen die 7 Wunder, welche sich nach einem alten Spruch aus Hahn, Ente, Brücke, Turm, Drache, Graben und Schweinestall zusammen setzen, besichtigen. Was sich hinter diesen scheinbar kuriosen Wundern tatsächlich verbirgt sowie nähere Infos zu Übernachtungsmöglichkeiten finden unter www.stadtilm.de.

Die Tore Stadtilms hinter sich gelassen kann am zweiten Tag entspannt werden. Binnen 1,5 Stunden geht’s mit der Bahn nach Stützerbach, wo das größte Naturbad Thüringens zum Erholen einlädt. Umgeben vom Wald und gefüllt mit reinem Quellwasser kann hier täglich von 10.00 bis 19.00 Uhr die Seele baumeln. Leider ist dieses Etappenziel nicht im Angebot der ThüringenCard inbegriffen. Alternativ besteht jedoch die Möglichkeit mit nur einer halben Stunde längerer Fahrzeit den Weg nach Großbreitenbach einzuschlagen und dort kostenfrei im Freibad zu schwimmen. Nach einer ausgiebigen Wässerung geht es dann am frühen Abend weiter mit der Bahn zum zweiten Tagesendziel nach Meiningen, das von Stützerbach in ca. 2 Stunden und von Großbreitenbach in ca. 3 Stunden erreicht wird.

Die Stadt mit 1000-jähriger Vergangenheit bietet Ihnen im Rahmen des Angebots der ThüringenCard nicht nur die Möglichkeit einer kostenlosen Stadtführung, sondern auch freien Eintritt für das Schloß Landsberg. Letzteres wird flussabwärts der Werra durch Gärten und Wiesen hindurch erreicht und sollte gleich am Vormittag des dritten Tages besucht werden. Das Schloß thront auf einem kleinen Bergkegel und versetzt einen bereits im Herankommen in das Mittelalter zurück. Der verzierte Rittersaal und die urige Burgschänke werden durch die Wand- und Glasmalereien in besondere Farben getaucht. Ein fantastischer Ausblick auf Meiningen belohnt Sie zudem, wenn Sie die 100 Stufen der Spindeltreppe des Aussichtsturms erklommen haben. Bei einer Tasse Kaffee, die ebenfalls zum Eintritt für ThüringenCard-Touristen gehört, oder einem ausgiebigen Mittagessen in einem der beiden Räume, können Sie die historische Atmosphäre des Schlosses in Ruhe auf sich wirken lassen. Näheres unter www.meininger-hotels-mit-flair.de.

Geschichte ganz verschiedener Natur kann als Abschluß unseres Tourenvorschlags in Meiningen selbst kennen gelernt werden. Denn Sie erfahren bei der Stadtführung (Näheres unter www.meiningen.de) nicht nur mehr über den Ursprung der berühmten Thüringer Klöße oder welcher Märchendichter im 19. Jahrhundert bekannter war als die Gebrüder Grimm, sondern erlaufen eine kleine Residenzstadt mit besonderem Flair, welches nicht zuletzt durch idyllische Parks und prächtige Schlösser bewirkt wird und schon früher Persönlichkeiten wie Johannes Brahms, Richard Strauß und Friedrich Schiller angezogen hat. Zu beachten ist, dass diese Stadtführung immer samstags 14.00 Uhr von der Tourist-Information in der Bernhardstraße 6 startet.

Umfängliche Informationen zur ThüringenCard und weiteren Zielen im grünen Herz Deutschlands finden Sie unter www.thueringen-tourismus.de.

Maximale Kultur-ness
wünscht Ihre
Jana Fischer

EDITORIAL

Alle Lücken geschlossen?

Im Jahr 1990 war klar, dass ein vereintes Deutschland auch wiedervereinte Verkehrswege benötigt. In vier Jahrzehnten Teilung waren traditionsreiche Verbindungen unterbrochen oder auf ein Minimum geschrumpft. Ein modernes, gesamtdeutsches Verkehrsnetz erforderte, statt alleiniger Lückenschlüsse im direkten Grenzbereich, ganze Trassen den aktuellen Erfordernissen und darüber hinaus den künftig prognostizierten europäischen Verkehrsströmen anzupassen.

Zur Umsetzung dieser Aufgabe wurden im April 1991 durch das Bundeskabinett 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit beschlossen. Eine Vielzahl weiterer Lückenschlüsse – meist auf historisch gewachsenen Trassen – ergänzte diese auf Länder-, Kreis- und Kommunalebene. Gerade derartige Verbindungen besitzen entlang der früheren innerdeutschen Grenze im Alltag mehr Bedeutung als die Großprojekte. Nach anderthalb Jahrzehnten werfen wir einen Blick zurück. Welche Wünschen der euphorischen Wiedervereinigungszeit sind Wirklichkeit geworden und welche Vision geblieben?

Zunächst: Es hat sich viel getan. Die meisten Einheitsprojekte sind realisiert oder gehen dem Ziel entgegen. Überfährt man die ehemalige Grenze, so lassen sich kaum noch Unterschiede in der Qualität dieser Verkehrswege feststellen. Allein der Bau der strittigen ICE-Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt–Nürnberg ruht in größeren Abschnitten. Die vage Fertigstellung um 2015 verdeutlicht, dass das politische Wunschprojekt nur schwer finanzierbar und kein Lieblingskind des Finanzministers ist.

Insbesondere zwischen den Freistaaten Sachsen, Thüringen und Bayern ist ein Ungleichgewicht des Ausbaus von Schiene und Straße sichtbar. Die Karawane der Lastwagen hat nicht nur die nun ausgebauten Alt-Autobahnen in Beschlag genommen. Sie zieht, als ob nie anders gewesen, auch über die neuen Trassen. Der Bahn bleibt nur die Statistenrolle. Mit Ausnahme des Fernverkehrs Berlin-München über die Frankenwaldbahn, der mit dem Ausbaugrad der kürzeren (aber politisch nicht gewollten) Trasse leben muss, sieht es auch im Personenverkehr nicht viel anders aus. Aus dieser Situation heraus hat NEUE WEGE diese Region im Fokus des Themenschwerpunktes. Unsere Autoren aus Thüringen und Franken zeigen ihre Sicht auf die Entwicklung der regionalen Schienenwege.

Verkehr verbindet Menschen, schafft wirtschaftlichen und kulturellen Austausch, verändert aber auch Lebensumfelder. Dies trifft insbesondere auf den Neubau von Fernstraßen zu. Deshalb nimmt ein Beitrag auch Bezug auf autobahnspezifische Eingriffe in die Landschaft, die trotz vielfältiger Ausgleichsvorgaben heute so groß wie noch nie sind.

Wie haben Sie die Wiedervereinigung des Verkehrsnetzes erlebt? Schreiben Sie uns Ihre Geschichte!

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial/Magazin
Seite 4	Magazin
Seite 5	Themenschwerpunkt „15 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“
Seite 10	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Seit März 2002 schließt er die Lücke zwischen Regionalbahn und ICE: der „Frankenwaldexpress“ Saalfeld – Lichtenfels, hier kurz hinter der thüringisch-bayerischen Landesgrenze (Foto: Frank Barteld)

LESERPOST

Matthias Nowitzky-Domke schrieb zum Thema Radfahranfänger (Ausgabe 1/2006):

Nie wäre ich auf die Idee gekommen, so etwas aufzuschreiben, auch nicht jetzt, wo das fünfte Kind aus dem Fahrradfahren-Lernen heraus ist. Das Problem bei kleineren Kindern ist ja gerade auch, daß sie selber gar nicht wollen, daß man so weit weg ist. Sie wollen ja trotzdem die Nähe spüren.

Am Schluß kommt mir die Ermunterung etwas zu kurz. Stressig ist es vor allem bei unbekannten Routen durch die Stadt, der tägliche Weg zum Kindergarten ist ja eher Bestandteil eines Spieles mit der Umgebung ...

Also: Nochmal danke und auch Dank für das Niveau, das NEUE WEGE inzwischen bekommen hat.

MAGAZIN

Größte Vergabe bundesweit

Das bundesweit größte Vergabeverfahren für Schienennahverkehrsleistungen steht noch in diesem Jahr in Sachsen an. Voraussichtlich bis zu elf Millionen Zugkilometer, wo von etwa 7,4 Mio. Zugkilometer auf den Nahverkehrsraum Leipzig entfallen würden, sollen im Zusammenhang mit dem City-Tunnel und dem dazugehörigen Streckennetz, u. a. die S-Bahn Halle – Leipzig, europaweit ausgeschrieben werden. Die Hauptzuständigkeit liegt hierfür beim Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Fünf sogenannte Stammlinien sollen ab Ende 2009 durch den City-Tunnel rollen und u. a. Magdeburg, Cottbus und Zwickau Leipzig näher bringen.

Weil auch Strecken über den Zuständigkeitsraum des ZVNL hinaus bei der Ausschreibung zu berücksichtigen sind, werden bereits heute Gespräche mit Nachbarverbänden und -aufgabenträgern von Sachsen-Anhalt, Thüringen und Brandenburg geführt. Die wohl größte Schwierigkeit im Vorfeld der Ausschreibung ist daher auch die Einigung aller Beteiligter auf bestimmte Eckwerte im künftigen Streckenbetrieb, wie beispielsweise der Einsatz von Fahrzeugen.

Das Investitionsvolumen für neue Züge wird derzeit auf 200 bis 250 Millionen Euro geschätzt, wobei für deren Bau laut Andreas Glowienka, Geschäftsführer des ZVNL, über einen innersächsischen Beschaffungsvertrag nachgedacht wird. Dieser hätte zum Ziel, dass der Bau der Züge im eigenen Land erfolge und dafür Gelder vom Freistaat akquiriert werden könnten.

Weil es sich bei dieser Ausschreibung um den Knotenpunkt im Süden Ostdeutschlands und somit um ein „Verkehrsfiletstück“ handelt, wie die DB Regio AG weiß, haben bereits jetzt mehrere Konzerne ihr Interesse angezeigt. Neben der DB Regio AG werden hier voraussichtlich auch Connex und Ariva an den Start gehen.

Tarifgemeinschaft Coburg wird zum August 2006 eingerichtet

Ende April 2006 stellte die Nahverkehrsbeauftragte Marita Nehring die Grundzüge der geplanten Tarifgemeinschaft zwischen DB Regio, Omnibusverkehr Franken (OVF) und Städtischen Werke Überlandwerke Coburg (SÜC) vor. Ab August 2006 ist es möglich, mit einem einzigen Fahrschein die Verkehrsmittel der drei Verkehrsunternehmen zu nutzen. Trotz der verbesserten Leistung werden sich die Preise nur unwesentlich ändern, allerdings wird bei der DB Regio und bei der OVF der bisherige Kilometertarif durch einen Zonentarif abgelöst.
Für die Kunden wird ein attraktiver Mix aus verschiedenen Einzel- und Zeitkartenangeboten realisiert, weiterhin wird für Firmen ein Job-Ticket angeboten. Freuen dürfen sich die Bahncard-Inhaber, da die Bahncard künftig auch in den Stadtbussen der Stadt Coburg gilt. Weniger freuen dürfen sich Familien, die bislang vom DB-Tarif profitierten, da dieser eine kostenlose Mitnahme von eigenen Kindern im Alter bis 14 Jahren ermöglichte. Künftig gilt eine einheitliche Kinderaltersgrenze von 6–14 Jahren. Diese Kunden müssen immer den halben Fahrpreis entrichten.

ANZEIGE

Die Bahn DB

Die Bergbahnregion entdecken!

Das wildromantische Schwarzatal sowie die Höhen des Thüringer Waldes haben viel zu bieten. Genießen Sie einen unglaublichen Panoramablick während der Fahrt mit der Bergbahn. Wir bringen Sie zu den Sehenswürdigkeiten und Ausgangspunkten für Wanderungen.

Coupon

Bitte senden Sie mir ein kostenloses Informationspaket "Wandern in der Bergbahnregion" zu!

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
An der Bergbahn 1, 98746 Meilenbach-Glasbach
Tel 036705 - 20134 Fax - 20135
www.oberweissbacher-bergbahn.com

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

Verglichen mit anderen Verkehrsverbünden fällt die geringe Größe der Tarifgemeinschaft auf, da innerhalb der Stadt Coburg und des Landkreises Coburg zusammen nur ca. 130.000 Einwohner wohnen. Daher sollte angestrebt werden, den Verbund in Oberfranken auf die Landkreise Kronach und Lichtenfels auszuweiten. Eine Herausforderung wäre auch die Inte-gration der beiden südthüringer Landkreise Hildburghausen und Sonneberg, da dies der erste länderübergreifende Verkehrsverbund zwischen einem alten Bundesland (Bayern) und einem neuen Bundesland (Thüringen) wäre. Es gibt zwar bereits das EgroNetTicket zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen, welches aber nur für bestimmte Fahrscheine gilt, während in der neuen Verkehrsgemeinschaft Coburg alle Tarife verbundweit gelten werden.

Verkehrsverbund Oberelbe 2005 mit positiver Bilanz

Am 13.03.06 fand die Pressekonferenz des Verkehrsverbundes Oberelbe zur Bilanz des Jahres 2005 statt. Trotz schwieriger Randbedingungen sind die Fahrgastzahlen stabil geblieben. Die Fahrgeldeinnahmen sind in gleicher Höhe wie die Preiserhöhung gestiegen. Sehr gut entwickelte sich der Freizeit- und Tourismusverkehr mit Steigerungen in einzelnen Bereichen um 10–15 % (Bergbahnen, Lößnitzgrundbahn, Kirnitzschtalbahn, City-Bus Meißen). Bei Abo-, Monats- und Jahreskarten wurde ein leichtes Plus erreicht. Bei den Verkehrsmitteln legte in der Benutzung der SPNV übermäßig zu. Begünstigt wurde die Entwicklung durch den Ausbau des S- Bahnsystems und des Baues von Übergangsstellen und von P+R-Parkplätzen 2005 in Priestewitz und Radeberg. Im Bau sind Dürrröhrsdorf, Pulsnitz, Glashütte und Sebnitz.
Im Jahr 2006 soll der Einsatz neuer Medien zur Kundeninformation, in der Verkehrssteuerung und im Vertrieb forciert bzw. in Betrieb genommen werden. Ein Schwerpunkt liegt in der weiteren Erschließung neuer Kundenpotenziale im Freizeit- und Tourismusverkehr. z. B. zum Dresdener Stadtjubiläum und zum Jubiläum 125 Jahre Schmalspurbahn in Sachsen. Auf der Bahnlinie von Bad Schandau nach Sebnitz soll dieses Jahr ein zweisprachiges Informations- und Wegeleitsystem aufgebaut werden. Im Jahr 2007/08 soll der Lückenschluss von Sebnitz nach Dolní Poustevna erfolgen.

Verkehrsbetriebschef neuer Oberbürgermeister in Gera

Zur Stichwahl um das Oberbürgermeisteramt am 21. Mai erhielt der bisherige Geschäftsführer der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH (GVB) und Vorstand der Stadtwerke Dr. Norbert Vornehm das Vertrauen der Wählermehrheit und wird ab dem 1. Juli neuer Oberbürgermeister der Stadt Gera.
Dr. Vornehm übernahm die Geschäftsführung des GVB vor 10 Jahren und hat in dieser Zeit wesentlichen Anteil an der Gestaltung des neuen, unter ökologischen Gesichtpunkten errichteten Betriebshofes, einer radikalen Reform und Vereinfachung der Tarife sowie dem Bau der neuen Stadtbahnlinie 1, die im Herbst diesen Jahres eröffnet wird.

Regionaler Rückblick: 15 Jahre „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im April 1991 wurden vom damaligen Bundeskabinett 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) beschlossen. Von diesen Projekten entfallen neun auf die Schiene, sieben auf Autobahnen sowie eines auf die Wasserstraße. Die VDE umfassen ein Investitionsvolumen von knapp 38 Milliarden Euro, von dem bis zum Jahresende 2004 fast 25 Milliarden Euro realisiert wurden (65 Prozent). Alle 17 Projekte sind im Bau und einige bereits fertig gestellt.
Nachfolgend ein aktueller Stand der Projekte in Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Bayern:

Bundesschienenwege
In die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit der Schiene wurden im Zeitraum 1991 bis 2004 rund 11,9 Milliarden Euro investiert. Sechs der neun Projekte der Schiene wurden bis zum Jahr 2004 in Betrieb genommen:
Beim VDE Nr. 9, Leipzig – Dresden, wurde durch die Fertigstellung des Abschnitts Leipzig – Riesa (a) die Fahrzeit zwischen beiden Städten von zuvor über eineinhalb Stunden auf rund eine Stunde verkürzt.
Beim Projekt Nürnberg – Berlin, VDE Nr. 8, ist der Ausbau des Abschnitts Halle/Leipzig – Berlin (VDE Nr. 8.3) fertig gestellt und seit diesem Frühjahr mit 200 km/h befahrbar. An den Teilprojekten Erfurt – Nürnberg (VDE Nr. 8.1) und Leipzig/Halle – Erfurt (VDE Nr. 8.2) wird weiter gebaut.
Fertiggestellt sind:
VDE Nr. 3: Uelzen – Stendal
VDE Nr. 4: Hannover – Berlin
VDE Nr. 5: Helmstedt – Magdeburg – Berlin
VDE Nr. 6: Eichenberg – Halle
VDE Nr. 7: Bebra – Erfurt.

Bundesfernstraßen
Bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit der Straße wurden bis Ende 2004 rund 1.500 Kilometer sechsstreifig erweitert oder neu gebaut, weitere rund 300 Kilometer waren Ende vorigen Jahres im Bau. Damit sind bei den Straßen-VDE bereits 75 Prozent der Strecken unter Verkehr und weitere 15 Prozent im Bau. Bis zum Jahresende 2004 wurden in die VDE Straße rund 11,8 Milliarden Euro investiert. Die wichtigsten Projekte waren unter anderem:
Der sechsstreifige Ausbau der A 2 vom Kreuz Hannover-Ost bis zum Dreieck Werder, die ebenfalls sechsstreifige Erweiterung des Süd- und Ostringes der A 10 und die vierstreifig neu gebaute A 14 von Magdeburg nach Halle sind abgeschlossen. Letztere wurde im Jahr 2000 als erstes vollständig realisiertes VDE Straße dem Verkehr übergeben. Auch die A 20, Lübeck – Stettin ist inzwischen vollständig fertig gestellt. Auch die Arbeiten an der sechsstreifigen Erweiterung der A 9 von Berlin nach Nürnberg vom Berliner Ring bis zum Kreuz Hermsdorf und von der Landesgrenze Thüringen/Bayern bis zum Kreuz Nürnberg sowie an großen Teilen der A 4 Eisenach – Görlitz, sind weitgehend abgeschlossen. Das Neubauprojekt A 38, Göttingen – Halle/A 143, Westumfahrung Halle, ist überwiegend unter Verkehr, weitere Abschnitte befinden sich im Bau. Seit Ende 2005 ist die A 71 Erfurt – Schweinfurt durchgehend befahrbar sein. Die A 73 Suhl – Lichtenfels ist auf ganzer Länge im Bau.

Bundeswasserstraßen
Schwerpunkte der Wasserstraßenverbindung Hannover – Magdeburg – Berlin, dem VDE Nr. 17, sind der Mittellandkanal, der Elbe-Havel-Kanal und das Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Die Kanalbrücke über die Elbe sowie die Schleuse Hohenwarthe sind fertig gestellt. Damit können Binnenschiffe mit einem Tiefgang von 2,5 m ganzjährig bis Berlin verkehren. Die neue Schleuse Charlottenburg ist inzwischen in Betrieb gegangen. Ingesamt sind für das Projekt VDE Nr. 17 rund 2,3 Milliarden Euro veranschlagt, von denen bis zum Jahresende 2004 rund die Hälfte realisiert wurden.
Quelle: Jahresbericht der Bundesregierung zur Deutschen Einheit, Dezember 2005

Erwartungen nicht überall erfüllt
Für Blankenstein – Marxgrün ist es zu spät

Hans-Jürgen Barteld

Rückblende auf 1990: Kaum ist die deutsch-deutsche Grenze gefallen, da treffen Beauftragte der Nachbarkreise, Regierungspräsidien bzw. Bezirke sowie der Länder zusammen, um zuerst die dringlichsten Verkehrsverbindungen (wieder)herzu-stellen. Eine solche Kommission für Oberfranken/Südostthüringen tagt im Gasthaus Blechschmittenhammer, geradezu symbolisch nur wenige Meter neben dem unterbrochenen Schienenstrang Blankenstein (Saale) – Marxgrün. Aus den Beratungen formt sich ein umfassendes Lückenschlußprogramm für die nach dem Kriegsende, spätestens 1952 zwangsunterbrochenen Verbindungen, Straßen und Eisenbahnstrecken.

Höllental: Nicht vorausgeschaut, ...
Ironie der (neueren) Geschichte: Die Nebenbahn durchs Höllental von Blankenstein in Thüringen nach Marxgrün in Bayern wurde nicht für verkehrswürdig befunden, obwohl es hier nur wenige Kilometer neues Gleis gebraucht hätte. Vielleicht schreckte die fällige Sanierung der Tunnel und Brücken. Doch selbst mit dieser Notwendigkeit wäre die Reaktivierung dieser Strecke vergleichsweise preiswert gewesen.

... nicht nachgeholt ...
Andererseits war damals vom großen Holzverarbeitungszentrum bei Lobenstein noch nichts zu ahnen und der Papier- und Zellstofffabrik in Blankenstein traute man wohl keine solche führende Rolle am Markt zu, wie sie nach abermaliger Modernisierung heute einnimmt. Der allerkürzeste Schienenweg blieb unterbrochen. Die Chance ist vertan – zum Leidwesen vor allem der Einwohner des Lobensteiner Oberlandes, die werktäglich den Schwerlastkraftwagen-„GAU“ erleben.

... und dem Güterstrom nicht angepaßt

Auch die Eisenbahnstrecke von Triptis – Ziegenrück „ruht“ seit 1998; hier rechtfertigte für die DB AG die – gewiß begründete – SPNV-Abbestellung auch gleich das Ende des Güterverkehrs. Der wird nun aufwendig über die einzig noch verfügbare Trasse via Spitzkehre Wurzbach geführt. Wie anachronistisch das geschieht, zeigt auch dem Laien der direkte, augenfällige Vergleich zu den High-Tech-Lkw, die im Minutentakt die schweren Holzfuhren über teils enge Straßen herankarren.

Der ungleiche Wettbewerb der Verkehrsträger scheint hier längst entschieden. Wer will da noch – außer der ehrenwerten Pro-Schiene-Initiative Höllentalbahn e.V. – über die Reaktivierung einer Bahnstrecke nachdenken?! Und der Freistaat Thüringen konnte stets den „Schwarzen Peter“ nach Bayern weiterreichen. Denn dort fehlen die Schienen, im thüringischen Blankenstein liegen sie bis fast zur Landesgrenze ...

Thüringer Wald-Linie auf Sparflamme

Außerdem: Eine solch kleine Lokalbahn paßte wohl nicht so recht zur Einheits-Aufbruchs-Euphorie von 1990/91. Da sah man vielmehr die alten Reichsmagistralen zu neuer Größe wiederauferstehen. Zum Beispiel mit durchgehenden Zügen Berlin – Stuttgart über Erfurt – Schweinfurt, wie vor 1945. Gedacht, getan: Mit dem Lückenschluß zwischen Rentwertshausen und Mellrichstadt wurden D-Zug- bzw. Interregio-Verbindungen angeboten, die jedoch nur wenige Reisende nutzten. Geblieben sind die Züge des Regionalverkehrs, die immerhin Erfurt und Würzburg im festen Takt verbinden und den Namen „Mainfranken-Thüringen-Express“ rechtfertigen. Von Güterzügen fehlt allerdings jede Spur.

Belebte Magistralen nach West und Süd

Anders auf den beiden ausgebauten und neu elektrifizierten Strecken durch Mittel- und Nordthüringen nach Hessen bzw. Niedersachsen: Insbesondere die Linie Halle – Nordhausen – Kassel dient vielen Güterzügen. Nach Vernachlässigungen beim Oberbauunterhalt in den vergangenen Jahren rollen nun auch die Regionalbahnen wieder besser. Fernzüge allerdings Fehlanzeige.

Die ICE und IC benutzen die für 160 km/h ausgebaute Werratalbahnlinie über Eisenach – Gerstungen, Teil der immer wieder beschworenen „Mitte-Deutschland-Verbindung“. Den länderübergreifenden Regionalverkehr Eisenach – Bebra bedient heuer noch DB Regio, im nächsten Jahr werden sich dann die modernen FLIRT-Triebzüge von Cantus zeigen.

Die beabsichtigte Wirkung erzielte auch der „unechte“ Lückenschluß Lichtenfels – Saalfeld – Camburg, sprich: Ausbau und Elektrifizierung der Frankenwald- und Saalebahn. Neben der Ost-West-Magistrale Erfurt – Eisenach – Bebra/Fulda (Richtungen Ruhrgebiet und Rhein-Main) trägt diese Linie den meisten Schienenverkehr mit allen Zugarten des Personenfern- und -nahverkehrs sowie zahlreichen Güterzügen in der Nord-Süd-Relation Deutschlands sowie zwischen Skandinavien und Italien. Dabei ist die bogen- und steigungsreiche Trasse nur „abgespeckt“ ausgebaut worden, um schließlich der geraden, schnellen Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) die Berechtigung zu geben. Wann aber dieser milliardenteure „Lückenschluß“ erreicht wird, steht bekanntlich in den Sternen.

Coburg-Sonneberger Zugewinn

Zwischen NBS und „alter“ Frankenwaldbahn führt die Bahnlinie von Sonneberg via Coburg nach Lichtenfels. Dieser Lückenschluß war für die gesamte thüringisch-fränkische Region ein Gewinn: Die wiedererstandene Bahnverbindung förderte wesentlich das Wieder-Zusammenwachsen .

Zu Ende der 1990er Jahre sollte es gar Sonnebergs einziger Eisenbahnanschluß sein, nachdem die DB das umliegende Nebenbahnnetz mängelbedingt kurzerhand sperrte. Die thüringische Kreisstadt war auf dem Schienenweg nur noch über Bayern zu erreichen – wer hätte das 1991 beim Wiederauftakt gedacht?! Doch inzwischen sind die Strecken nach Eisfeld und hinauf zum Rennsteig durch die Thüringer Eisenbahn (ThE) saniert und modernisiert.

Und die Bahnreisenden aus dem Frankenland gelangen mit dem Zug sogar bis Neuhaus am Rennweg, dessen Bahnhof vier Jahrzehnte Dornröschenschlaf hielt. Damit zahlt sich nun der Coburg-Sonneberger Lückenschluß doppelt aus. Wer hätte auch das 1991 gedacht? Wohl niemand.

Die Strecke nach Sonneberg und die Höllentalbahn haben sich als ungleiche Schwestern erwiesen. Die Weichenstellungen von 1990/91 waren völlig entgegengesetzt.

Umweltbahnhof Sonneberg, Foto: Hans-Jürgen Barteld

Nur Trostpreis für die Schienenverkehrspolitik nach der deutschen Wiedervereinigung

Gerd Weibelzahl

Bis zum zweiten Weltkrieg gab es zehn Bahnstrecken, die Franken bzw. Bayern mit Thüringen und Sachsen verbanden:

- Schweinfurt – Bad Neustadt – Meiningen/Grimmenthal – Suhl – Erfurt
- Lichtenfels – Coburg – Grimmenthal – Meiningen – Eisenach (Werrabahn)
- Lichtenfels – Coburg – Sonneberg
- Lichtenfels – Kronach – Saalfeld
- Pressig Rotenkirchen – Tettau
- Ludwigstadt – Lehesten
- Sonneberg – Stockheim – weiter Richtung Ludwigsstadt bzw. Kronach

Ausbau der Strecke Lichtenfels – Saalfeld bei Marktgölitz
(Foto: Hans-Jürgen Barteld)

- Ebersdorf – Fürth am Berg – Heubisch-Muppberg – Neustadt bei Coburg
- Hof – Naila – Lobenstein – Saalfeld
- Hof – Gutenfürst – Plauen – Zwickau

Von diesen zehn Strecken wurden während der Zeit des Bestehens der beiden deutschen Staaten, spätestens ab 1952 mit Stilllegung der Strecke Pressig – Tettau nur noch die Strecken Lichtenfels – Saalfeld und Hof – Plauen bedient. Alle anderen Strecken wurden abgebaut, blieben allerdings grundsätzlich als Eisenbahnstrecken gewidmet. Trotzdem wurden die Trassen sowohl in den alten wie auch in den neuen Bundesländern bebaut (Bebauung der Werrabahn in Lautertal, Bau eines Feuerwehrhauses in Neuhaus-Schierschnitz).

Im Zuge der politischen Umwälzungen wurden im Oktober 1989 die Züge der aus der deutschen Botschaft in Prag ausreisenden DDR-Bürger über die Bahnstrecke Zwickau – Hof geführt. Nach der Wende wurde das Fernzugangebot trotz des Ausbaus der sogenannten „Franken-Sachsen-Magistrale“ Nürnberg – Reichenbach – Dresden/Leipzig sukzessive ausgedünnt. Während auf der Strecke während der gesamten Deutschen Teilung Interzonen–D-Züge verkehrten, wird es ab Dezember 2006 erstmals überhaupt kein Angebot des Fernverkehrs mehr auf dieser Strecke geben. Es bleibt abzuwarten, ob der ab Dezember 2006 geplante Zweistundentakt mit Regionalexpresszügen besser akzeptiert wird als die diversen bisher angebotenen Konzepte.

Die Frankenwaldbahn Lichtenfels – Saalfeld wurde hingegen bereits in den 1990er-Jahren mit hohem Aufwand beschleunigt und erlaubt nun abschnittsweise wieder eine Geschwindigkeit von 160 km/h. Zusammen mit der Einführung des ICE-Verkehrs zwischen München und Hamburg über Berlin unter Nutzung des ICE-Neigezuges konnte ein attraktives Verkehrsangebot realisiert werden. Ab Dezember 2006 wird auf dieser Strecke erstmals ein Stundentakt angeboten, wobei allerdings als Manko die alternierende Bedienung der Halte in Bamberg und Lichtenfels zu nennen ist, so dass sowohl die Weltkulturerbestadt Bamberg wie auch der Bahnknotenpunkt Lichtenfels keinen Nutzen aus der Verdopplung des Angebotes in Richtung Berlin ziehen können.

Zur Beschleunigung des ICE-Verkehrs zwischen Nürnberg und Berlin und Hamburg wurde die Ausbau-/Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt von der damaligen CDU/CSU/FDP-Regierung beschlossen. (Im Jahr 2003 wurde dieser Beschluss von der SPD/Bündnis 90-Die Grünen-Regierung bestätigt). Durch die Neubaustrecke ergäbe sich eine Reisezeitverkürzung zwischen Nürnberg und Berlin von ca. 60 Minuten, so dass dann die Strecke München – Nürnberg – Leipzig – Berlin – Hamburg zeitlich konkurrenzfähig zur Fernverkehrsstrecke München – Nürnberg – Würzburg – Kassel – Hannover – Hamburg und zur A 9 wäre.

Nach neuesten Aussagen der Bundesregierung wird eine Fertigstellung der NBS bis zum Jahr 2015 prognostiziert, was aber auf Grund der seit der Wiedervereinigung vergangenen Zeit, der aufwändigen Trassierung und des daher gegebenen zögerlichen Baufortschrittes zu hinterfragen ist.

Bereits kurz nach der Wiedervereinigung wurden die Lückenschlüsse der beiden Bahnstrecken Mellrichstadt – Meiningen und Coburg – Sonneberg von DR und DB in Angriff genommen. Bereits zwei Jahre nach der Maueröffnung und ein Jahr nach der Wiedervereinigung konnten die Strecken wieder befahren werden. Die Realisierung der Lückenschlüsse wurde von der Bevölkerung gefeiert. Die Strecke Schweinfurt – Erfurt erfuhr im Jahr 1992 eine weitere Aufwertung, da mit der Reaktivierung der Gleiskurve Rentwertshausen – Grimmenthal eine deutliche Beschleunigung in Richtung Suhl realisiert werden konnte. Während die Strecke Coburg – Sonneberg bereits vor der Grenzziehung ausschließlich dem regionalen Verkehr diente, wurde die Strecke Mellrichstadt – Meiningen als Teil der Fernstrecke Zürich – Berlin vor 1945 mit Schnellzügen befahren. Bis zur Wende verkehrte von Meiningen täglich der Städteexpress „Rennsteig“ nach Berlin. Nach dem Lückenschluß kehrte der Fernverkehr nur mit „Alibiangeboten“ auf die Strecke zurück (D-Zug Würzburg – Cottbus oder Interregio „Rennsteig“ Stuttgart – Erfurt). Inzwischen wurde diese Strecke auf eine Geschwindigkeit von abschnittsweise 160 km/h ertüchtigt und wird im Regionalverkehr mit einem attraktiven Regionalexpressangebot zwischen Würzburg und Erfurt bedient. Auf der Strecke Sonneberg – Coburg besteht ein Stundentakt mit Regionalbahn/Regionalexpresszügen mit Durchbindung der Regionalexpresszüge nach Nürnberg. Zur Schließung der verbliebenen Lücken ist seit dem Jahr 1992 nichts mehr geschehen. Ein Wiederaufbau der ehemaligen Hauptbahn Lichtenfels – Coburg – Eisfeld – Eisenach ist an einer ungelösten Grundstücksfrage im Gebiet der Gemeinde Lautertal gescheitert. Gleichzeitig wurde jedoch die Autobahn A73 zwischen Coburg und Eisfeld gebaut und mit dem gewachsenen Verkehrsbedürfnis zwischen den neuen und alten Bundesländern begründet. Während die Werrabahn im Dornröschenschlaf dämmert, gibt es für die Autofahrer eine gut ausgebaute Fahrtmöglichkeit. Dadurch beträgt die Fahrtzeit zwischen Coburg und Hildburghausen mit dem Pkw ca. 30 Minuten, die öffentlichen Verkehrsmitteln für diese Strecke mehr als eine Stunde benötigen. Damit ist die Fahrtzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter den Stand des Jahres 1858 (Inbetriebnahme der Werrabahn) zurückgefallen. Um den ÖPNV in dieser Relation nach Fertigstellung der A73 im Jahr 2008 noch konkurrenzfähig zu halten, hat der VCD zusammen

mit dem Fahrgastverband Pro Bahn im Jahr 2004 ein Konzept veröffentlicht, wie die Werrabahn an die NBS Nürnberg – Erfurt angebunden werden kann. Dabei wurden auch Möglichkeiten aufgezeigt, die inzwischen bebauten Teile der Werrabahn zu umfahren.

A 73 zwischen Coburg und Eisfeld vor der Verkehrsfreigabe (Foto: Weibelzahl)

Als wichtigste Verkehrsachse in Südthüringen wird neben der A 73 die B 89 (Kronach – Stockheim – Sonneberg – Eisfeld – Hildburghausen – Meiningen – Eisenach) angesehen. Während diese Strecke im Straßenverkehr durchgängig befahren werden kann, gibt es für Nutzer der Schiene nur eine Fahrtmöglichkeit zwischen Eisenach und Sonneberg, da das Reststück zwischen Sonneberg und Stockheim bisher nicht aufgebaut wurde. Als Begründung wird auch hier die Bebauung der vorhandenen Trasse angeführt. Durch die Anbindung an die Frankenwaldbahn könnte Sonneberg einen besseren Anschluss nach Saalfeld und Kronach erhalten (Fahrtzeitverkürzung Richtung Saalfeld um 45 Minuten).
Für den Wiederaufbau der Bahnstrecke Hof – Saalfeld spricht hingegen v.a. die Nachfrage im Güterverkehr. Die Holz- und Zellstoffindustrie im Raum Blankenstein/Ebersdorf/Friesau ist bislang nur über die Bahnstrecke Saalfeld – Blankenstein an das Schienennetz angebunden, die auf Grund ihrer topografischen Struktur Kapazitätsprobleme aufweist. Im Personenverkehr bestünde über eine zweistündliche Regionalbahn Saalfeld – Blankenstein – Marxgrün – Hof ein erheblich besserer Anschluß der Fremdenverkehrsregionen „Thüringer Schiefergebirge“ und „Ferienland Naila / Selbitz“ an die Bahnknoten Saalfeld und Hof. Zur Reaktivierung der Strecke wurde die rührige Organisation „Höllennetz“ gegründet.
Betrachtet man die Entwicklung der Netzqualität im Schienenverkehr und Straßenverkehr seit dem Jahr 1991, so ist festzustellen, dass die Straßenverkehrsinfrastruktur gewaltig ausgebaut wurde (A9 und A4 sechsspurig, Neubau A 14, A 20, A 71 und A 73, Ortsumgehungen). Zudem wurden alle teilungsbedingten Lücken in vor 1945 bestehenden Straßen geschlossen. Im Schienenverkehr wurden hingegen nur Investitionen in die Frankenwaldbahn und die Bahnstrecke Würzburg – Erfurt vorgenommen. Würde man die Leistungen der Politik beim Ausbau der Bahn in Form einer Lotterie bewerten, so ergäbe sich bei vier Richtigen von zehn Möglichkeiten nicht einmal ein Trostpreis . Es wäre sehr zu wünschen , dass die Politik sich künftig mehr der Bahn widmet.

15 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straßenbauprojekte in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

Steffen Eichler

„Straßenbau ist Wirtschaftsförderung. Die positiven Effekte für die Wirtschaft nach Herstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur werden vor allem durch Gewerbeansiedlungen an den neuen oder neu ausgebauten Straßen sichtbar.“ (Zitat des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt). Diese Aussage ist programmatisch, und Ähnliches ist häufig zu hören oder zu lesen, wenn es um die Erweiterung des Straßennetzes geht. Inwieweit die postulierten Auswirkungen tatsächlich eingetreten sind, lässt sich nicht nur in Mitteldeutschland allein in der Arbeitslosenstatistik leicht und eindrucksvoll ablesen.
Doch an dieser Stelle soll es vor allem um einen Rückblick auf die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) gehen, die vor 15 Jahren als Kernstück der Infrastrukturinvestitionen für das Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländer in Deutschland vom Bundeskabinett beschlossenen wurden. Davon betreffen 6 Straßenbauprojekte die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, wobei unter Straßen in Sinne der VDE ausschließlich Autobahnen verstanden werden.
Eine Projektübersicht bietet die nebenstehende Aufstellung, wobei im Zusammenhang mit den VDE hergestellte Zubringerprojekte (Autobahnen) mit berücksichtigt wurden.
Mit den bisher umgesetzten Projekten verfügen unsere drei Länder über ein Autobahnnetz von insgesamt 1.235 km (Stand: Ende 2005). Dabei liegt der Freistaat Sachsen mit 483 km deutlich vor Thüringen (378 km) und Sachsen-Anhalt (374 km). Allein in Thüringen wird durch die laufenden und beabsichtigten Vorhaben die Länge der Autobahnen bis 2010 auf 520 km anwachsen. Zum Vergleich: Im Jahr 1998 verfügte das kleinste der drei Länder über 282 km Autobahnen.
Der Aus- und Neubau von Autobahnen bringt erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit sich. Besonders deutlich wird dies bei einer Betrachtung der Flächeninanspruchnahme allein durch die Fahrbahn. Bei einem Regelquerschnitt von 29,5 m (vierspurige Strecke mit Standstreifen) werden pro km Autobahn 2,95 ha Fläche versiegelt. Bei einem sechsspurigem Abschnitt (Regelquerschnitt 35,5 m – 37,5 m) wächst dies bis auf 3,75 ha an. Dies entspricht einer Fläche von über 5 Fußballfeldern. In diesen Werten sind die zahlreichen Nebenanlagen wie Böschungen, Abfahrten, Park- und Rastanlagen, Unterhaltungswege, Regenrückhaltebecken usw. noch nicht berücksichtigt.
Zur Flächeninanspruchnahme kommen Beeinträchtigungen von Siedlungen durch den Eintrag von Lärm und Schadstoffen hinzu, zumal die Baumaßnahmen in der Regel mit einer (weiteren) Zunahme der Verkehrslast begründet werden und neue oder besser ausgebaute Verbindungen erfahrungsgemäß mehr Verkehr anziehen. Des Weiteren sind insbesondere durch die technischen Parameter auch teils erhebliche Veränderungen des Landschaftsbildes festzustellen. So kann der Verlauf der Trasse bei Entwurfsgeschwindigkeiten von 100 km/h oder gar 120 km/h nur noch bedingt den Formen der Landschaft an-

Nr.	Name	Ausbau	Neubau	Kosten	Realisierung
VDE Nr. 11	A 2 Hannover – Berlin A 10 Berliner Ring	80,7 km sechs-streifiger Ausbau		0,49 Mrd. EUR	Fertiggestellt
VDE Nr. 12	A 9 Berlin – Nürnberg	371,5 km sechs-streifiger Ausbau		2,70 Mrd. EUR	Teilabschnitte fertiggestellt
VDE Nr. 13	A 38 Göttingen – Halle A 143 Westumfahrung Halle		208,1 km vierstreifiger Neubau (einschl. 3,3 km A 7)	1,43 Mrd. EUR	Teilabschnitte fertiggestellt
VDE Nr. 14	A 14 Magdeburg – Halle		101,7 km vierstreifiger Neubau	0,62 Mrd. EUR	Fertiggestellt
VDE Nr. 15	A 4 Eisenach – Görlitz	386,7 km vier- bzw. sechsstreifiger Ausbau und vierstreifiger Neubau		3,10 Mrd. EUR	Teilabschnitte fertiggestellt
VDE Nr. 16	A 71 Erfurt – Schweinfurt/ A 73 Suhl – Lichtenfels		222,6 km vierstreifiger Neubau	2,37 Mrd. EUR	A 71: fertiggestellt A 73: endgültige Fertigstellung 2006
Zubringer-projekt	A 71 AD Oberröblingen – Erfurt-Bindersleben		68,9 km vierstreifiger Neubau	0,30 Mrd. EUR	Planungen teils abgeschlossen
Zubringer-projekt	A 17 Dresden (A 4) – Bundesgrenze D/CZ		32 km vierstreifiger Neubau	0,31 Mrd. EUR	endgültige Fertig-stellung 2006
Zubringer-projekt	A 72 AK Chemnitz – AS Chemnitz/Süd		3 km sechsstreifiger Ausbau in Sachsen	0,03 Mrd. EUR	endgültige Fertig-stellung 2006
	Summe	1475,2 km Aus- bzw. Neubau		11,35 Mrd. EUR	

Straßenbaumaßnahmen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

gepasst werden. Besonders deutlich wird dies in den topographisch anspruchsvolleren Abschnitten in Sachsen und Thüringen, wo breite Einschnitte oder hohe Dämme ganze Ansichten verändert haben. An anderer Stelle wurden aufwendige Ingenieurbauwerke errichtet, die z. B. Teilen des Thüringer Waldes ein völlig neues Gepräge gegeben haben. Da verwundert es kaum, dass die A 71 inzwischen in der Fachwelt auf Grund der Vielzahl von anspruchsvollen Großbrücken als „Lehrpfad für Brückenbauer“ bezeichnet wird.

Auch wenn bei den zahlreichen Autobahnvorhaben die Belange des Natur- und Umweltschutzes auf Grund der Rechtslage glücklicherweise berücksichtigt und die Eingriffe so gering wie möglich gehalten werden müssen, verbleiben zahlreiche nicht vermeidbare Beeinträchtigungen. Dafür waren und sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Auf die Wiedergabe von Flächenbilanzen soll hier verzichtet werden, da die Größen keinen Aufschluss über die Qualität der Maßnahmen geben und somit eine Vergleichbarkeit nicht gewährleistet ist. Dennoch haben verschiedene Untersuchungen belegt, dass die Kompensationsmaßnahmen für derartige Straßenbauvorhaben in der Regel qualitätsvoller umgesetzt werden, als dies bei anderen Eingriffsvorhaben der Fall ist. Besonders hervorzuheben ist auch die hohe Quote bei der Realisierung dieser zumeist durch eine Planfeststellung angeordneten Maßnahmen.

In den nächsten Jahren sollen die noch nicht fertiggestellten Abschnitte zum Abschluss gebracht werden. Zu den aufwendigsten Vorhaben zählt dabei der Ausbau der A 4 Magdala – Jena-Göschwitz, der vor allem wegen der Lage der bestehenden Trasse im ökologisch sensiblen Leutratal lange für Diskussionen sorgte. Im Raumordnungsverfahren fiel daher die Wahl auf eine 12 km lange Neubautrasse, die in einem Tunnel (Länge 3 km) durch den Jagdberg geführt wird. Die alte Trasse wird vollständig zurückgebaut. Während der Bau dafür noch nicht begonnen hat, konzentrieren sich die Arbeiten gegenwärtig noch auf den Abschnitt bei Jena-Lobeda. Dort wird im Anschluss an die neu errichtete zweite Saalebrücke u. a. eine Einhausung mit 2 Röhren von je 600 m Länge über den Richtungsfahrbahnen hergestellt, um einen Schallschutz für das benachbarte Wohngebiet zu erreichen. Durch eine Überschüttung dieses Bauwerkes mit Erdmassen und eine Bepflanzung erhalten die Bewohner einen direkten Zugang zum bisher abgeschnittenen Landschaftsraum des Rodatales.

Mit den genannten Projekten der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit ist das Kapitel des Autobahnbaus für unsere Bundesländer längst noch nicht abgeschlossen. So mündeten z. B. die Überlegungen zur Verlängerung der Bundesautobahn A 14 Ende 2004 in einem Raumordnungsverfahren, in dem die Trassenführung der sogenannten Nordverlängerung von Magdeburg über Wittenberge nach Schwerin festgelegt wurde. Lieblingskinder der Landespolitik sind auch die Autobahn Chemnitz – Leipzig und die Verlängerung der A 71 bis zur A 14 bei Bernburg. Noch immer ist bei den großräumigen Verkehrsplanungen kein Trend zu einer ökologischen und nachhaltigen Verkehrspolitik zu erkennen. Vielmehr wird nach wie vor der Schwerpunkt auf die Straße gelegt, was insbesondere vor den weiter zunehmenden Warenströmen in West-Ost-Richtung mehr als bedenklich ist.

Quellen: DEGES, Verkehrsministerien der Länder

Weitere Informationen:
www.autobahn-online.de (DEGES)
www.bmvbs.de (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung)
www.smwa.sachsen.de (Sachsen)
www.mbv.sachsen-anhalt.de (Sachsen-Anhalt)
www.tmbv.de (Thüringen)

REGIONAL

Carsharing klappt mit reinem Pflanzenöl

Seit Oktober 2005 in Betrieb und mittlerweile bewährt: In Freiberg (Sachsen) funktioniert das erste Carsharing-Projekt mit einem Pflanzenölauto. Unterstützt von der Freiberger Agenda 21 e. V. hat das Projekt „tanklustauto“ bereits den regionalen Preis im Wettbewerb „365 Orte im Land der Ideen“ gewonnen. Wer aus Freiberg oder Umgebung kommt und Mitglied der Nutzergemeinschaft werden möchte, wendet sich an Sascha Wagner, den Gründer des Projektes (Tel. 03 73 22/3 90 20).

Weitere Informationen:
www.tanklust.de

teilAuto-Carsharing jetzt auch in Dresden

teilAuto startete am 16. Mai offiziell mit einem eigenen Carsharing-Angebot in der sächsischen Landeshauptstadt. Damit ist Dresden nach Leipzig, Halle, Erfurt, Dessau, Weimar, Wittenberg, Merseburg und Halberstadt die neunte teilAuto-Stadt. Die Dresdner Stationen befinden sich an den beiden großen Bahnhöfen, in der Neustadt, im Zentrum, in Striesen, Strehlen sowie in Kürze in Löbtau und der Südvorstadt. Angeboten werden wie in allen großen teilAuto-Städten Fahrzeuge in sechs Klassen vom Smart bis zum Bus und Transporter. Der Zugang zu den Fahrzeugen erfolgt über eine individuelle Kundenkarte, die Buchung ist rund um die Uhr entweder im Internet oder telefonisch möglich. Das lokale Stadtbüro befindet sich im Dresdner Umweltzentrum. Mit diesem und tanklust, dem Partner für Kraftstoffalternativen, startet teilAuto mit ökologisch orientierten Kooperationspartnern, wodurch auch der Schwerpunkt der Mobilitätsdienstleistung unterstrichen wird. VCD- und ADFC-Mitglieder, ÖPNV-Abokunden sowie Studenten können teilAuto zu vergünstigten Konditionen nutzen. Informationen dazu gibt es im Stadtbüro (Di + Do 13–19 Uhr), im Internet (www.teilAuto.net) oder telefonisch (01 80/1 49 49 49).

Drei Landesgartenschauen laden regional ein

In diesem Jahr finden in unserem Verbreitungsgebiet Landesgartenschauen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Bayern statt, die bis Anfang Oktober ihre Pforten geöffnet haben.
Zur sächsischen Landesgartenschau in Oschatz erhalten Gäste, die mit der Deutschen Bahn oder dem MDV anreisen, Rabatte auf die Eintrittskarten. Wer am Fahrscheinautomaten oder in den Reisezentren bzw. -agenturen einen Gutschein zur Fahrkarte erhält, kann pro Person 2 EUR oder bei einer Familientageskarte 5 EUR sparen. Zudem ist das Ausstellungsgelände stündlich direkt ab dem Bahnhof Oschatz mit dem „Wilden Robert“, den Schmalspurzügen der Döllnitzbahn, zu erreichen.
Auch die Landesgartenschau Sachsen-Anhalt Wernigerode bietet Gästen, die mit der Bahn anreisen eine Eintrittsermäßigung von 2 EUR beim Vorlegen des Fahrscheines.
Auf eine Besonderheit kann die bayerische Landesgartenschau in Marktredwitz verweisen: Ihre Ausstellung ist grenzüberschreitend und findet als gemeinsame Schau mit der Ausstellung im tschechischen Cheb (Eger) statt. Die Regionalzüge der Vogtlandbahn sorgen für eine gute Verbindung der beiden Ausstellungsgelände.

Weitere Informationen:
www.landesgartenschau-oschatz-2006.de
www.landesgartenschau-wernigerode.de
www.grenzenlose-gartenschau2006.de

Railworld Gera gestartet

Unter dem Namen Railworld soll in den kommenden Jahren ein Eisenbahnerlebnisgelände in Gera entstehen. Auf Anregung eines Nürnberger Projektentwicklungsunternehmens soll im Bereich der ehemaligen Güterbahnhöfe des Haupt- sowie des Südbahnhofes ein Freizeitpark für Eisenbahnfreunde geschaffen werden. Im Zuge der Umgestaltung des Knotens Gera verringert sich der Flächenbedarf dieser Bahnhöfe drastisch. Das Konzept böte eine interessante touristische Nachnutzung für größere Teile der brachliegenden Bahnliegenschaften.

Weitere Informationen:
www.foerderverein-railworld-gera.de

Aktiv waren ...

Der VCD-Kreisverband Mainfranken-Rhön hat sich an der Protestaktion des Bundesverbandes gegen die geplante Kürzung von Regionalisierungsmitteln beteiligt. In den Zügen der Erfurter Bahn, Südthüringen Bahn und des Unterfrankenshuttle wurden Unterschriften gesammelt und die Info-Postkarten des VCD ausgelegt.
Die VCD-Ortsgruppe Dresden stellte den sächsischen Landtagsfraktionen und Staatsministerien die Frage „Was kostet Verkehr?“. Von wem der VCD welche Antworten erhielt, ist ausführlich auf unserer Internetseite nachzulesen (www.vcd.org/elbe-saale).

REDAKTIONSVORSCHAU

Themenschwerpunkt im Heft 3/2006: **Verkehrsverbünde**

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:	viermal 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; Beiträge aus Franken: Gerd Weibelzahl (weibelzahl1@aol.com) 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 3/2006:	11. August 2006, erscheint am 11. September 2006
Anzeigenverwaltung:	Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden Tel. und Fax: 0351/7 51 93 09, Funk: 01520/2 33 44 12, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis:	F. Barteld (1), H.-J. Barteld (1), Schneider (1), Weibelzahl (1)