VCD
Verkehrsclub Deutschland

Elbe-Saale-Journal

für Sachsen
Sachsen-Anhalt
Thüringen &
Nordfranken

NEUE WEGE

3 | 2007

Lobbyismus: Katalysator für Verkehrsvorhaben

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

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

Mitglieder erhalten 3mal jährlich **NEUE WEGE** und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift **FAIRKEHR**

Ins Fichtelgebirge

Deutschland besitzt schöne Mittelgebirge. Das Fichtelgebirge im Norden Frankens zählt zu den attraktivsten. Wie ein Hufeisen geformt, liegt der namensgebenden Gebirgszug, im Norden mit dem Waldstein und im Süden mit dem Steinwald verbunden. Besonders im Herbst ist es reizvoll, die Berge zu Fuß zu erkunden. Das Wegenetz ist gut und reizvolle Routen verbinden die höchsten Berge, deren Gipfel die 800 bis 1.000 m-Marke übersteigen und den Aufstieg mit herrlichen Ausblicken belohnen. Neben dem Reichtum an Quellen sind die vielgestaltigen Felsgebilde eine Besonderheit des Gebirges (www.fichtelgebirge-oberfranken.de).

Machen Sie sich selbst auf den Weg. Am Besten gleich für ein paar Tage. Verschiedene Ausgangspunkte lassen sich aus Franken, Sachsen und dem östlichen Thüringen gut mit der Bahn erreichen. Haben Sie ein paar Tage Zeit, können Sie auf interessanten Fernwanderwegen den Gebirgszug ganz umrunden. Wer einigermaßen gut zu Fuß ist, schafft dies in drei Tagen. Gastfreundliche Einkehrmöglichkeiten und Unterkünfte sind reichlich zu finden. Im Gebirge selbst ist man mit den Bussen der Verkehrsgemeinschaft Fichtelgebirge mobil, am Wochenende allerdings nur mit wenigen Fahrten (www.vgf-web.de).

Als Ausgangspunkte für die Rundtour eignen sich die beiden Städte Selb und Schönwald. Selb ist noch heute ein wichtiges Zentrum der deutschen Porzellanindustrie. Das Europäische Industriemuseum für Porzellan hat sich der Geschichte dieses Industriezweiges, die früher Weltgeltung besaß, angenommen (www.eimpk.de). Interessierte finden es direkt am Bahnhof Selb-Blößberg.

Von beiden Städten aus gelangen Sie über den Nordweg (Wegzeichen N) zunächst auf den Großen Kornberg mit der Schönburgwarte. Nach dem Abstieg in Richtung Kirchenlamitz geht danach wieder aufwärts in Richtung Waldstein. Dessen Gipfel, eine verwitterte Granitsteingruppe, bietet wieder schöne Ausblicke und ein Berggasthaus an seinem Fuße. Am Nordhang des Waldsteines befindet sich die Saalequelle. Nicht weit entfernt liegt Zell, welches sich als Endpunkt der ersten Etappe anbietet, oder Sie übernachten direkt am Waldsteinhaus.

Von Zell aus noch einmal über den Waldstein gelangt man nach Weißenstadt am gleichnamigen See. Von hier aus führt nun die Route entlang des Höhenweges (Wegzeichen H) zunächst über den Felsturm des Rudolfsteines weiter zum 1.051 m hohen Schneeberg, dem höchsten Punkt im Gebirge. Früher auf Grund seiner militärischen Nutzung gesperrt, kann man hier seit 1996 wieder Ruhe und einen guten Ausblick genießen. Mehr touristischen Trubel findet man auf dem gegenüberliegenden Ochsenkopf, dessen weithin sichtbarer Fernsehsender vielen Ostdeutschen ein Begriff ist. Weiter dem Höhenweg über den Nußhardt folgend, kommt man zum Seehaus mit gemütlicher Gaststube und Möglichkeit zum Übernachten. Wer noch weiter möchte, schafft dies auf alle Fälle noch bis nach Nagel, dem Endpunkt der zweiten Tagesetappe.

Die letzte Etappe führt nun über einen längeren Aufstieg zum Kösseine. Der Gipfel zeigt sich wieder als eine wilde Auftürmung von Granitblöcken, welche von einem Aussichtspavillion gekrönt ist. Von hier reicht der Blick sehr weit. Ein paar Meter tiefer liegt das Kösseinehaus, ein gemütlicher und gastlicher Ort mit der Möglichkeit zum Übernachten. Von nun an geht es bergab zur Luisenburg. Die große Freilichttbühne besitzt eine lange Tradition. Seit 1692 wird hier Theater gespielt. Heute ziehen die Luisenburg-Festspiele jährlich tausende Besucher an (www.luisenburg-festspiele.de). Hundert Jahre nach der ersten Bühne wurde das benachbarte Felslabyrinth erschlossen, welches einen Besuch wert ist. Seine verschlungenen Wege hatten bereits Goethe inspiriert. An der Luisenburg hat man die Wahl: entweder ostwärts weiter nach Marktredwitz oder nach Wunsiedel zu gehen. In dieser netten Kleinstadt wurde der Dichter Jean Paul geboren. Mehr über die Region lässt sich im Fichtelgebirgsmuseum erfahren (www.wunsiedel.de).

Haben Sie noch mehr Ambitionen auf Kultur und Geschichte? Dann verbinden Sie den Fichtelgebirgstour mit einem Abstecher in die Musik- und Residenzstadt Bayreuth. Oder Sie machen einen Ausflug in das böhmische Bäderdreieck, mit dem Euregio-Ticket und der Vogtlandbahn ab Marktredwitz kein Problem. Marktredwitz und das tschechische Cheb verband 2006 die erste grenzübergreifende Landesgartenschau in Deutschland.

Viel Spaß beim Entdecken wünscht Ihnen

Ihr
Jens Schneider

EDITORIAL

Kontakte sind wichtig …

… in vielerlei Hinsicht. Wer ein Ziel verfolgt, benötigt oft Partner, die den Weg zu diesem erleichtern. Dies trifft auf das Ehrenamt und die Wirtschaft gleichermaßen zu. Diesem Zusammenhang folgend, hat sich in den vergangenen Jahrzehnten ein immer stärker ausgeprägtes gesellschaftliches Verhaltensmuster entwickelt: der Lobbyismus.

Lobbyisten bewegen sich gern und oft auf parlamentarischen Fluren oder in Behörden, um unentwegt für ihre Anliegen zu werben. Lobbyisten sind häufig Fachleute oder Politiker im Ruhestand oder außer Dienst, die nunmehr bezahlt von der Wirtschaft oder großen Verbänden ihre im beruflichen Vorleben geknüpften Beziehungen zu den Mandats- und Entscheidungsträgern nutzbringend für die Auftraggeber einsetzen.

Nun ist Engagement grundlegend zu begrüßen. Wenn jedoch objektiv zu treffende Entscheidungen durch Lobbyisten subjektiv beeinflusst werden, ist dies Grund zur Besorgnis.

Derartige Beeinflussungen sind auch hierzulande bekannt. Dabei steht fast immer der Straßenbau im Fokus der Lobbyisten. Viel Rückenwind gab es für die Thüringer-Wald-Autobahn oder die neue B 178 in der Oberlausitz. In Dresden bemerkten aufmerksame Einwohner eine seltsame Mehrung von Verkehrseinschränkungen kurz vor der Abstimmung zum Bau der Waldschlösschenbrücken. Alles Zufall, oder nicht?

Wie Lobbyismus funktioniert, zeigt unser Beitrag über die „Gesellschaft für Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung“. Hier wird den ohnehin meist sehr selbstbewussten Planern der Straßenverkehrsverwaltungen politischer und wirtschaftlicher Vorspann gewährt und sich der Bevölkerung gegenüber in einem umweltfreundlichen Gewand präsentiert. Gegenüber so viel gemeinwohlorientiertem Schein ist es für Kritiker derartiger Maßnahmen schwer, öffentlich wirksam gehört und wahrgenommen zu werden.

Anliegen des VCD ist es, mit objektiver Sicht auf die Dinge Zusammenhänge offen darzustellen und mit fachlich fundierten Argumenten der Gesellschaft Alternativen darzustellen, die unserem Ansinnen, einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik, entsprechen. Der VCD hat viele Mitglieder mit einem hohen Bildungsabschluss. Lassen Sie uns dieses Potenzial für einen guten Auftritt des VCD nutzen.

Mit dieser Ausgabe verabschieden wir uns von den Lesern im nördlichen Franken. Aus finanziellen Gründen ist es dem Bayerischen Landesverband leider nicht mehr möglich, das gemeinsame „Nord-Süd-Projekt“ im kommenden Jahr fortzuführen. Die Redaktion bedankt sich an dieser Stelle besonders bei ihrem fränkischen Mitstreiter Gerd Weibelzahl für die gute Zusammenarbeit. Wir werden auch weiterhin nach Franken blicken und über Interessantes berichten.

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial / Leserbriefe
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 8	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Anfang oder Ende? Heute verändern Verkehrsbauvorhaben gewachsene Landschaften in einem Ausmaß, wie es im Zeitalter der Industrialisierung nur selten geschah. Umgehungsstraßen, Autobahnen oder Flughäfen: Sie sind Objekte, für deren Umsetzung sich oft wirtschaftliche und politische Lobbyisten stark machen. (Foto: Steffen Eichler)

LESERBRIEFE

Zur Bahnstrecke Schönberg–Schleiz schrieb uns Dietmar Eichhorn vom Förderverein Wisentatalbahn:

Unser junger Verein hat am Wochenende 30.6. und 1.7. auf der Bahnstrecke Schönberg–Schleiz Sonderzugverkehr im 2-Stunden-Takt angeboten. Wir würdigten damit das 120-jährige Bestehen der Strecke und unterstützten die Stadt Schleiz beim verkehrsorganisatorischen Ablauf ihres Stadtfestes.

Nach Auswertung der Veranstaltung zog unser Vorstand eine positive Bilanz.

Mit durchschnittlicher Auslastung der Züge am Samstag und sehr guter Besetzung am Sonntag haben wir eine positive Resonanz unter der Bevölkerung gefunden. Im direkten Vergleich mit dem Linienbus Schleiz–Schönberg–Schleiz konnten wir deutliche Pluspunkte für unsere Fahrten verzeichnen! Viele Reisende benutzen lieber den Zug als den Bus.

Hieraus leiten wir ab, dass die Mehrheit der Bevölkerung den Reiseverkehr auf der Schiene wünscht.

Wir geben dies hiermit weiter an die verantwortlichen Entscheidungsträger und fordern sie zu einem weitergehenden Dialog bzw. zur Ideenfindung zugunsten des Schienenverkehrs auf.

Wie wäre es z. B. mit einer „Arbeitsteilung“ zwischen Bus und Bahn wie folgt: Mo–Fr Busverkehr, an Wochenenden und Feiertagen Zugverkehr? Im Sinne der Daseinsfürsorge des Staates für die Bevölkerung wäre dies ein erster Schritt zur besseren Erreichbarkeit der an der Bahnstrecke liegenden Orte.

Hinweis auf unsere nächsten geplanten Fahrten:

Mittwoch 3.10.2007 (Tag der deutschen Einheit) und Sonntag 2.12.2007 (aus Anlass des Weihnachtsmarktes Burgk/Saale). An beiden Tagen sollen mehrere Fahrten mit einem Triebwagen stattfinden.

Als eine weitere Aufgabe unserer Arbeit betrachten wir den Kontakt mit den 3 Unternehmen, die sich um die Infrastruktur der Strecke Schönberg–Schleiz bewerben. Wir werden uns als Verein empfehlen, der sich aktiv um die Vermarktung der Strecke bemüht.

www.wisentatalbahn.de

Kulturerbetitel oder Waldschlösschenbrücke?

Am 13.08.2007 sollte zuletzt der Bau des Verkehrszuges „Waldschlösschenbrücke“ beginnen, der Baubeginn wurde erst kurz davor durch ein Urteil zum Schutz seltener Fledermäuse verhindert (bzw. verschoben). Die UNESCO hatte auf ihrer letzten Konferenz in Neuseeland der Stadt Dresden eine letzte Frist für den Erhalt des Welterbetitels gesetzt. Bis zum 1.10.07 sollen Alternativvorschläge für eine Elbquerung an dieser Stelle eingereicht werden. Am meisten konnten sich die derzeitigen entscheidenden Vertreter der Mitgliedsstaaten für einen Tunnel erwärmen. Leider blockieren Regierungspräsidium, Landesregierung, CDU- und FDP-Stadtratsfraktion sowie einige Stadtbürgermeister eine Tunnelvariante.

Sie berufen sich auf den Bürgerentscheid aus dem Jahre 2005. Dieser wurde aber unter falschen Argumenten durchgeführt. Inzwischen ist eine Mehrheit der Dresdner Einwohner für die Erhaltung des Weltkulturerbes. Als Kompromiss wird ein Tunnel angesehen. Auch haben diese Politiker Angst, die Bindefrist würde durch die Umplanung ablaufen, und dann wäre die Elbquerung durch eine Brücke gefährdet. Deshalb hat das Regierungspräsidium die Ersatzvornahme zum Bau vorgenommen und die Bauaufträge ausgelöst.

Laut Aussage von Verkehrsminister Tiefensee, würde die Bundesregierung die Mehrkosten für alternative Varianten tragen. Leider hört man sonst von der Bundesregierung sehr wenig. Wenn der Welterbetitel aberkannt wird, blamiert sich das sonst so kulturelle Deutschland, Sachsen und zuletzt die Stadt Dresden vor der ganzen Welt. Deutschland wird auf eine kulturelle Ebene mit den Taliban in Afghanistan gestellt, welche auch Welterbestätten zerstört haben.

Die VCD-Ortsgruppe Dresden ist der Ansicht, dass es an dieser sensiblen Stelle im Welterbegebiet keiner Querung – sei es durch eine Brücke oder durch einen Tunnel – bedarf. Verkehrszählungen zeigen, dass der Verkehr an dieser Stelle in den letzten Jahren sogar zurückgegangen ist. Die Ortsgruppe sieht in dem Verkehrszug Waldschlösschen einen Teil einer Verbindung zwischen der Autobahnabfahrt Dresden-Hellerau (A13) und der Autobahnanschlussstelle Dresden-Prohlis (A17), welche für den LKW- Verkehr interessant wäre und gleichzeitig eine große Vernichtung von Steuermitteln darstellt: Etwa 150 Mio. € sollen noch verbaut werden.

Andere Städte bauen Ortsumfahrungen und Dresden holt sich den Verkehr mit allen negativen Auswirkungen (Lärm, Abgase, Feinstaub und Stau) in die Stadt. Sie fordert von allen Verantwortlichen Politikern, besonders vom Ministerpräsidenten Milbradt endlich Kompromissbereitschaft zu zeigen und den Welterbetitel zu erhalten. Es ist noch nicht zu spät. Vom Oberverwaltungsgericht Bautzen wurde zunächst der Baubeginn der Brücke, welcher für den 13. 8. 2007 geplant war, auf Grund nicht ausreichend berücksichtigter Naturschutzbelange gestoppt. Im Dresdner Stadtrat denkt man mittlerweile darüber nach, wie das Regierungspräsidium Dresden, welches in Ersatzvornahme für die Stadt Dresden den Auftrag ausgelöst hat, an sich daraus ergebenden finanziellen Schäden beteiligt werden kann.

Job-Ticket bei DHL in Schkeuditz

Die Firma DHL in Schkeuditz am Leipziger Flughafen hat seit 01.08.2007 ein Jobticket für ihre Mitarbeiter eingeführt. Dadurch kommen diese in den Genuss vergünstigter Abo-Monatskarten des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV). Vorerst haben rund 300 der derzeit 1500 Beschäftigten dieses Angebot angenommen. Um die Vergünstigung noch zu verbessern, beteiligt sich auch DHL als Arbeitgeber an den Kosten des Projektes. Zugleich wurden neue Buslinien und zusätzliche Zugfahrten zwischen Leipzig und Halle eingerichtet, da die Mitarbeiter von DHL in der Regel nachts die Frachten umladen. Das Jobticket ist ein neues Tarifangebot des MDV, das für die Firma DHL erstmals zur Anwendung kommt. Bei Redaktionsschluss liefen Verhandlungen mit weiteren Unternehmen und Behörden, die Interesse an der Einführung eines solchen Tarifs für Ihre Mitarbeiter hatten.

VCD Elbe-Saale wird Partner der DB Regio

Die DB Regio Südost, die genau wie der VCD-Landesverband Elbe-Saale die Bundesländer Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt bedient, hat den VCD Elbe-Saale als Kooperationspartner für ihre Aktion „Abo & Mehr“ gewonnen. Die Inhaber von Zeitkarten, d.h. vorwiegend Berufspendler, die Nahverkehrszüge nutzen, können als Einzelmitglieder dadurch im ersten Jahr einen Rabatt von 22 € erhalten. Nachdem der VCD Elbe-Saale in den zurück liegenden neun Monaten über 50 neu beigetretene Mitglieder begrüßen konnte, erhofft er sich dadurch weitere Impulse.

Hinweis zum Rabatt im Interconnex

Im Interconnex der Veolia Verkehr können VCD-Mitglieder immer zum Super-Spar-Ticket-Preis fahren (siehe Fairkehr 4/07, S. 9). Die Liste der Vorverkaufsstellen ist im Internet unter www.interconnex-tickets.com zu finden. Wer seinen Mitgliedsausweis verloren hat, kann beim VCD-Servicecenter (Tel: 030/ 28035175) einen neuen bekommen. Das Angebot ist vorerst bis zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 befristet.

Aktion „Zu Fuß zur Schule“

Vom 17. bis 22. September findet die vom VCD und Deutschen Kinderhilfswerk organisierte Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule“ statt. Ziel der Aktion ist es, dass die Schüler zu Fuß zur Schule gehen und Eltern Ihre Kinder nicht mit dem Auto zur Schule bringen, wodurch die Verkehrssicherheit und die Gesundheit gefördert werden. Seit Juli haben sich bereits einige Schulen angemeldet, wie die Grundschule „Am Hechtpark“ in Dresden. Mehr dazu im Internet unter: www.zu-fuss-zur-schule.de

ANZEIGE

Insel Usedom, Koserow neue FeWo
- nur ca.150 m zum Ostseestrand -
Terrasse/Balk., 1-5 P., 2-3 Zi., Kamin,
Ruhige Lage, Bahnhofstransfer, TV,
EBK, Fahrradschuppen, DSL-Internet, Blick ins Grüne
Ab 29,95 €/Tag www.ihreferien.de 0341/3196200

So funktioniert die Straßenbaulobby

Rainer Müller

1. Mai 2004: Ex-Kanzler Schröder besucht das Dreiländereck in der Oberlausitz und trifft hier auf den damaligen sächsischen Wirtschaftsminister Gillo und Vertreter der lokalen Wirtschaft, die von der Bundesregierung die nötigen Weichenstellungen für den Weiterbau der B178 neu erwarten. Schröder: „Dass es das gibt, eine Bürgerinitiative für eine Straße, das ist schon ungewöhnlich in diesen Zeiten".

In der Tat, das ist ungewöhnlich. Bereits in der Sendung vom 19.11.1998 stellte Panorama (ARD) fest: „Umweltschützer sind zumeist hochmotiviert, sie gehen aus Überzeugung auf die Straße." Aber: „Um dagegen halten zu können, mobilisiert auch die Straßenbaulobby mit ihren Mitteln." Denn die Losung ist klar: „Deutschland braucht mehr Straßen".

Die ARD-Sendung enthüllte damals einen Skandal. Sie brachte ans Tageslicht, dass die Straßenbaulobby bundesweit Bürgerinitiativen pro Straße – auch finanziell – unterstützt. Dies geschieht über die „Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung" (GSV). Unter dem Deckmantel des Umweltschutz wird hier Stimmung für Straßenbau gemacht: „Die Mitglieder der ehrenwerten Gesellschaft: ehemalige Baubeamte und Vertreter der deutschen Straßenbauindustrie. Deutscher Asphalt, Heidelberger Zement, Strabag AG und viele weitere. Bürgerinitiativen und einige Politiker lassen sich gern von der Gesellschaft beraten. Damit dies auch zum Erfolg führt, gibt es professionelle Unterstützung durch Ex-Beamte, die früher Straßenbauämter geleitet haben und somit die besten Kontakte zu den Entscheidungsträgern besitzen. Vorsitzender der Gesellschaft ist Rolf Crone. Bevor er an die Spitze der GSV trat, war er als hessischer Ministerialbeamter zuständig für Naturschutz-Ausgleichsmaßnahmen bei Straßenbauprojekten.

Der Spiegel (Nr. 21, Seite 48, 19.5. 2003) berichtete auch über die GSV. Im Artikel kommt zum Vorschein, dass die Lobbyisten Bürgerinitiativen nicht nur unterstützen, sondern dass sie sogar deren Gründung mit initiieren. Ein anscheinend erfolgreicher Weg, wie man die Stimmung in der Bevölkerung zu Gunsten eines Straßenbauprojektes kippen kann.

Zurück zur B178: Auf der Website der Akteure für den Weiterbau (www.b178-neu.de) ist zu erfahren, dass neben der Bürgerinitiative auch Günter Vallentin, Landrat des Landkreises Löbau-Zittau, und Michael Hiltscher, Kreisrat des Landkreises Löbau-Zittau, Mitglied der GSV sind. Das obige Schröder-Zitat nun stammt aus der „Verkehr + Umwelt" (3/04), der Hauspostille der GSV. Die Zeitschrift wird exklusiv an deren Mitglieder und auf den Fluren des Bundestages verteilt. Der VCD-Landesverband besitzt ein paar der Hefte als Kopie.

Hier wird deutlich, dass auch die Verantwortlichen auf Landesebene in Sachen Straßenbau gute Kontakte zur GSV pflegen. So fand auch Dr. Rohde, Abteilungsleiter Verkehr im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, „lobende Worte" für die „Unterstützung durch die GSV" (3-4/05, S. 39). Peter Abraham (früherer Referatsleiter im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit) schrieb selbst einen Artikel für die Verkehr + Umwelt (3/04). Der Verkehrsminister von Sachsen-Anhalt hielt am 27.04.2005 auf einem Symposium der GSV in Magdeburg einen Vortrag und der ehemalige Ministerpräsident Thüringens Bernhard Vogel war auf der GSV-Jahresversammlung 1998 anwesend. Dort sagte er zur Thüringer Wald-Autobahn: „Die überwältigende Mehrheit in Thüringen steht hinter dem Projekt. Ich habe noch nie für eine Aktion so viel Pro-Initiativen gehabt und so viele Unterschriften bekommen." (Panorama-Bericht). Dr.-Ing. Horst Straßburger aus dem Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur schrieb in der „Verkehr + Umwelt" den Artikel „Die A71 – ein Beispiel für aktiven Umweltschutz".

Wie den „Verkehr + Umwelt"-Heften zu entnehmen ist, unterstützt(e) die GSV Bürgerinitiativen für Ortsumgehungen an der B101 in Lauter, Stollberg und Thalheim und auch eine Bürgerinitiative für die Umgehung in Bautzen.

Wie der Leipziger Volkszeitung zu entnehmen ist, initiierte die GSV die Gründung der Bürgerinitiative für eine Umfahrung in Wellaune (LVZ, 10.05.02, S. 28) und eine Bürgerinitiative in Eilenburg (LVZ, 06.07.00, S. 23). Und auch bei der Gründung der Bürgerinitiative für eine Ortsumfahrung von Bischofswerda war die GSV anwesend (Sächsische Zeitung vom 26.10.2002).

Die „Verkehr + Umwelt" 2/05 schreibt zur Ortsumgehung Marienberg, dass Bürgermeister Wittig Mitglied der GSV ist. Dieser hob das Engagement der GSV hervor, „das maßgeblich dazu beigetragen hat", dass diese Baumaßnahme nun Wirklichkeit wird.

In der „Verkehr + Umwelt" 4/04 „…freut sich auch die GSV, die die BI Hartmannsdorf „Für eine A72 Chemnitz-Leipzig" mit aus der Taufe gehoben hat und seit mehreren Jahren betreut. Vor dem Hintergrund des Korruptionsskandals in Zusammenhang mit der A 72 ist es recht brisant, dass die Strabag auch GSV-Mitglied ist.

Im Heft 3-4/05 erfährt man, dass die Vereinigte Bürgeraktion für die A 17 Mitglied der GSV war. In dem dazugehörigen Artikel heißt es „Dieser Bürgerentscheid und die Beteiligung der GSV an seinem Ergebnis ist der eigentliche Kern des Erfolges, den die GSV für sich mit in Anspruch nehmen darf." Viele Menschen der damaligen GSV-unterstützten A17-Befürworterszene haben nachher für den Bau der Waldschlößchenbrücke gestritten.

In Sachsen-Anhalt hat die Bürgerinitiative BASTA 14 für die A 14 und B 190n durch die GSV „Laufen gelernt" (Verkehr + Umwelt 1/06) - ebenso wie die Bürgerinitiative für eine Ortsumfahrung Riestädt (Verkehr + Umwelt 1/03). Wie auf den Webseiten von Magdeburg zu erfahren ist, lässt man sich auch hier von der GSV beraten.

In Thüringen waren es nicht nur die bereits erwähnten Bürgerinitiativen für die Thüringer Waldautobahn, die sich Schützenhilfe der Lobbyisten holten, auch die Vereinte Aktion Verkehrsentlastung Saalfeld ist GSV-Mitglied (Verkehr + Umwelt 3/04). Die Sprecher der Bürgerinitiative „Große Ortsumgehung Pößneck, Krölpen, Rockendorf" und der Bürgerinitiative für eine Ortsumfahrung Mühlhausen schrieben beide Artikel für die „Verkehr + Umwelt".

Brisant ist auch, dass Aktivitäten der GSV unter dem Deck-

mantel der Gemeinnützigkeit stattfinden. Es gab 2004 einen Antrag auf Prüfung der Gemeinnützigkeit, der in der bayrischen Politik von ganz oben niedergemacht wurde. Näheres hierzu erfahren ist unter www.barbara-schoene.de/content/spenden.pdf und www.barbara-schoene.de/content/brief1.pdf.
Auch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz wurde durch die Lobbyisten des GSV beeinflusst: „Die GSV ist froh, dass einmal unsere ständigen Forderungen hinsichtlich einer besseren finanziellen Ausstattung im Fernstraßenbau zumindest zum Teil gehört wurden und dass zum anderen unsere Empfehlungen zur nachhaltigen Straffung des Planungsrechts ihren Niederschlag in dem hessischen Gesetzentwurf gefunden haben." (Editorial der „Verkehr+Umwelt", 3-4/2005).

Flughafen Leipzig-Halle: Der Lärmpegel steigt

Matthias Reichmuth

Der Ausbau des Flughafens Leipzig-Halle vollzog sich seit den Neunziger Jahren in mehreren Schritten. Zunächst wurde das Terminal modernisiert, dann wurde nördlich der Autobahn eine neue und größere Landebahn errichtet, als diese fertig war, konnte die südliche Landebahn längere Zeit für notwendige Sanierungsarbeiten gesperrt werden. Die Flughafenbetreiber sahen das Wachstum der Passagierzahlen als Erfolg, aber im Vergleich zu den größten deutschen Flughäfen (Frankfurt, München, Düsseldorf) nahmen sich die Passagierzahlen weiterhin sehr bescheiden aus: Kein Wunder, hatten doch die großen Unternehmen ihre Konzernzentralen – wenn überhaupt in Deutschland – dann in den westdeutschen Ballungsräumen. Zwar wurde die öffentliche Finanzierung der Flughafenausbauten stets mit der Mobilität potenzieller Investoren begründet, aber die meisten Flüge dienten dem Tourismus, so dass der Flughafen stärker dazu diente, die Kaufkraft der Sachsen und Sachsen-Anhalter ins Ausland zu bringen als ausländische Kaufkraft nach Mitteldeutschland. Neue Wege berichtete dazu bereits in der Ausgabe 1/2001.
Auch die Fluggastbefragung der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen im Jahr 2003 führte zu einem ähnlichen Bild: Während die Luftverkehrsnachfrage der Regionen Hamburg, Berlin, München, Düsseldorf oder Rhein-Main zu weniger als der Hälfte aus Flugurlaubsreisen bestand, machten solche Urlaubsreisen in Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt weit über die Hälfte der Nachfrage aus, in Thüringen und dem nördlichen Sachsen-Anhalt waren es sogar mehr als drei Viertel[1].
Während der Passagierflugverkehr in Richtung Mittelmeer also langsam anstieg und der Flughafen stolz in der Presse verkündete, dass auch ein Verkehrsziel wie London im direkten Linienflug erreichbar wurde, als dies 2005 gelungen war, spielte der Frachtverkehr zunächst keine nennenswerte Rolle.
Das änderte sich, als die Post-Tochter DHL Ende 2004 die Absicht bekannt gab, ihr europäisches Luftdrehkreuz von Brüssel nach Leipzig zu verlegen, weil in Brüssel auf Grund von Protesten gegen nächtlichen Fluglärm die Nachtflüge reduziert werden sollten, während DHL weiter expandieren wollte[2]. Der Standort Leipzig warb seinerzeit mit der uneingeschränkten 24-Stunden-Betriebserlaubnis.
Eine Bedingung der Ansiedlung war es, dass zwei unabhängig voneinander funktionierende Start- und Landebahnen genutzt werden könnten. Um dem Frachtflug den Weg zu ebnen, wurde daher die südliche Startbahn verlängert und parallel zur nördlichen Startbahn gedreht.
Zur Klage der Anwohner entschied das Bundesverwaltungsgericht im Mai 2005, dass einem Baubeginn nichts im Weg stehe. Der erste Spatenstich erfolgte am 31. August 2005. Im November 2006 wurde entschieden, dass die Startbahn gebaut werden dürfe, wenn sich die Nachtflüge auf Express-Frachtflüge beschränken. Andere Frachtflüge und Passagierflüge müssen danach nachts pausieren. Das Regierungspräsidium musste daher einen Planergänzungsbeschluss zur Umsetzung dieses Urteils erlassen. Dies erfolgte am 29. Juni 2007 und führte zu einem Verbot von Passagierflügen zwischen 23.30 Uhr und 5.30 Uhr. Eine Trennung von Express-Frachtflügen und sonstigen Frachtflügen erschien dem Regierungspräsidium als unmöglich, auch Militärmaschinen dürfen weiter nachts starten und landen. Damit gilt das Nachtflugverbot für die lautesten Maschinen gerade nicht. Die 2198 qualifizierten Einwendungen gegen den ersten Planfeststellungsbeschluss wurden damit nach Ansicht der Nachtfluggegner (bei denen auch einige Mitglieder des VCD aktiv sind) nicht berücksichtigt. Dabei ging es nicht nur um den Wertverlust von Eigenheimgrundstücken und das allgemeine Wohlbefinden, die gestörte Nachtruhe führt auch bei Kindern zu Lernschwächen.

Abendlicher Hochbetrieb bei DHL – Im Hintergrund eine Boeing 757F von DHL, im Vordergrund mit laufenden Motoren die AN 26B von Ukrainian Cargo Airways (Foto: Carsten Schulze)

Der Umbau der südlichen Startbahn war am 5. Juli 2007 abgeschlossen, seither fliegen die Maschinen von beiden Startbahnen zugleich ab.
Mittlerweile war der Fluglärm aber auch Gegenstand der Lokalpresse geworden: Seit Juni waren einige Abflugrouten geändert worden, so dass nicht nur die schon Lärm gewohnten Anwohner südlich von Halle und nördlich von Leipzig überflogen wurden, tagsüber (konkret ab 6 Uhr morgens, auch sonntags) wurde nun auch eine Route über die Leipziger Stadtteile Wahren, Böhlitz-Ehrenberg und Grünau er-

öffnet, die den Weg der Flugzeuge nach Süden abkürzt, wenn sie die Startbahnen von West nach Ost nutzen – die Leserbriefe zum Thema häuften sich. Etwa zur gleichen Zeit wurde bekannt, dass auch die Lufthansa Cargo Frachtflüge, die bisher in Köln/Bonn abgewickelt wurden, ab Ende Oktober nach Leipzig/Halle verlegen will. Der Geschäftsführer des Flughafens freut sich, dass seine Strategie zur Steigerung des Luftfrachtaufkommens aufgeht, die Einwohner im Ballungsraum Leipzig/Halle verspüren ein mulmiges Gefühl beim Lesen – längst ist klar geworden, dass die Ansiedlung der Luftfracht nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch wahrnehmbaren Lärm mit sich bringt.

Volle Säle waren also im Sommer 2007 sicher, wenn es im Raum Leipzig um Fluglärm, um Flugrouten und um Nachtflüge ging. Die Nachtfluggegner verzeichnen Zulauf und haben 2007 den Förderverein für Lärm-, Umwelt- und Gesundheitsschutz (kurz FLUG e. V.) gegründet. Mit einer neuen Klage gehen sie gegen den Planergänzungsbeschluss vor, um die Militärflüge und weniger eiligen Frachtflüge zu stoppen. Gleichzeitig hat die Tourismus-Fluggesellschaft Air Berlin beim Bundesverwaltungsgericht eine Klage eingereicht, um nächtliche Passagierflüge wieder zu erlauben, da diese gegenüber den Frachtflügen benachteiligt seien. Die Balearen können bei konsequenter Beachtung dann nicht mehr dreimal täglich angeflogen werden, sondern nur noch zweimal[3].

Mitte August wurde einstweilen ein vergrößertes Kerosin-Tanklager mit 1,6 Mio. l Fassungsvermögen am Flughafen in Betrieb genommen. Allein 2006 hatte sich der Umsatz mit Flugbenzin am Flughafen zur Freude der Mineralölindustrie verdoppelt, seit Jahresanfang 2007 war er weiter stark angestiegen[4].

Die Infrastrukturen mit Rollbahnen und Tanklagern sind also da, wie intensiv sie genutzt werden dürfen, wird aber wieder vor Gericht entschieden. Wie auch immer die Entscheidung ausfällt: Der Fluglärm in der Nacht wird rund um Halle und Leipzig erheblich zunehmen und das für eine Verkehrsform des Güterverkehrs, die unter Gesichtspunkten des Klimaschutzes und der Energieeffizienz mit großem Abstand am schlechtesten abschneidet, nämlich der Luftfracht.

Internetseiten zum Thema:
www.nachtflugverbot-leipzig.de
www.flug-ev.de
www.leipzig-halle-airport.de

[1] Quelle: Pak, H.: Der demographische Wandel und die Nachfrage nach Flugurlaubsreisen. In: Internationales Verkehrswesen 7+8/2007, S. 316 ff.
[2] vgl. T&E-Bulletin Nr. 140 (Juli 2005)
[3] vgl. Leipziger Volkszeitung vom 10. 8. 2007, S. 6
[4] vgl. Leipziger Volkszeitung vom 16. 8. 2007, S. 6

Zum Thema Lärm am Flughafen schrieb Inge Noack:

Nunmehr seit vielen Jahren erleben die Betroffenen des Flughafens Leipzig/Halle, dass Sie von keiner Seite angehört bzw. ihre Probleme von Politikern, von Stadt und Land ernst genommen werden. Es geht sogar so weit, dass der Oberbürgermeister der Stadt Leipzig, Herr Jung, in einem Interview äußert „wer an einem Tierheim (Anmerkung der Autorin: in unserem Falle einem Flughafen) baut, auch mit dem Lärm leben muss“ und dann nicht jammern kann. Wer also dorthin baut ist, selbst Schuld!

Wie sieht aber die Wirklichkeit aus? In keinen der von 1996 bis 2002 vorgelegten Verkehrsplanunterlagen des Landes Sachsen oder der Stadt Leipzig wird von einer Drehung der Südbahn gesprochen. Die Nordbahn sollte gebaut werden und somit eine ausreichende Flugkapazität auch für Nonstop-Interkontinental-Flüge geschaffen werden. Nun aber ist die Südbahn gedreht und auch verlängert worden. Der Flughafen wird in der Hauptsache durch Frachtmaschinen (MD 11), vor allem in der Nacht, genutzt. Militärische Flüge (der NATO und der Amerikaner) sollen beiden Bahnen nutzen. Aber gerade diese Maschinen sind sehr groß und damit sehr laut. Nicht umsonst hat man in Brüssel an die DHL Auflagen erteilt, mit leiserem Fluggerät zu fliegen. Die DHL ist diesen Forderungen nicht nachgekommen, wurde in Sachsen und Sachsen-Anhalt jedoch mit Freude aufgenommen. Wen interessieren die vielen Betroffenen? Diese haben sich unterzuordnen und müssen Nacht für Nacht und Tag für Tag ihre Gesundheit opfern. In Gutachten wurde, wie z. B. in München, nachgewiesen, dass Fluglärm vor allem in der Nacht krank macht. Kinder, alte Menschen und Kranke sind besonders davon betroffen. Aber in Sachsen und Sachsen-Anhalt zählen diese Studien nicht. Professor Greiser hat zusammen mit Krankenkassen eine Studie durchgeführt und kann aufzeigen, dass in den Gebieten, in denen Nacht für Nacht mit Frachtmaschinen geflogen wird, eine sehr hohe Zunahme von Medikamenten gegen Bluthochdruck, Konzentrationsschwierigkeiten und Schlafstörungen zu verzeichnen ist. Auch dies hat in Sachsen und Sachsen-Anhalt bei den Krankenkassen keinerlei Resonanz gezeigt. Man hat nicht einmal auf Briefe der Betroffenen reagiert.

Gerade in der heutigen Zeit des Klimawandels muss man immer wieder die Frage stellen, ob es nicht gerade auch für die Luftfahrt, die einen der größte Klimakiller darstellt, höhere steuerliche Belastungen und mehr gesetzliche Einschränkungen geben muss. Es kann nicht sein, dass nur Autofahrer mit Blick auf den Klimawandel zur Kasse gebeten werden, bei der Luftfahrt jedoch nicht einmal eine Kerosin-Besteuerung erhoben wird. Dies sollte zumindest in Deutschland, aber besser bald europaweit geschehen. Warum wird dieser Verkehrszweig, durch den die Globalisierung gefördert und einheimische Arbeitsplätze nach Asien oder sonst wohin verlegt werden, der im Umkehrschluss Warenströme per Luftfracht nach Deutschland bringt, nicht auch mit sehr hohen Auflagen versehen? Selbst das neue Lärmschutzgesetz wurde erst nach Jahren unendlicher Verweichlichung für die Luftfahrt und geringer bzw. fast keiner aktiven Unterstützung für die Betroffenen verabschiedet. Auf welche Art und Weise entstehen solche Gesetze, in denen der Mensch in seinen Grundrechten auf gesunden Nachtschlaf überhaupt nicht beachtet wird und nur die Macht des Geldes für einige Privilegierte noch zählt?

POSITION

Der Streik und die Fahrgäste
Versuch einer Standortbestimmung

von Christian Zschieschang

Die Bahn streikt, der morgendliche Zug fährt nicht. Azubis versäumen nun vielleicht eine wichtige Prüfung, ein Student kann nach schlaflosen Nächten sein Referat nicht halten. Ein Angestellter müsste etwas dringendes erledigen, nun ist sein ohnehin schon wackeliger Arbeitsplatz noch gefährdeter. Jemand hat ein halbes Jahr auf eine ärztliche Untersuchung gewartet (das gibt es) und versäumt sie nun. Sind die so Gestraften schuld an den zu geringen Gehältern der Bahnangestellten? Kümmert es Herrn Mehdorn, wenn in der Provinz ein paar Regionalzüge ausfallen? Kaum jemand wird versuchen, die schon gekaufte Fahrkarte im Nahverkehr erstattet zu bekommen, weil es sowieso nichts bringt. So bekommt die Bahn ihr Geld und spart vielleicht noch etwas Fahrstrom und Diesel ein. Keine schlechte Bilanz.

Vielleicht ist es eine der Folgewirkungen von Bahnreform und Privatisierung, dass die nicht mehr verbeamteten Arbeitnehmer nun tun können, was die Manager überall schon lange vormachen: Rücksichtslos zulangen. Zumindest diejenigen, die unentbehrlich genug sind. Was geht den Arzt die Krankenschwester an, was den Lokführer die Putzfrau im Bahnsteigtunnel. Keiner wird es zugeben, und vielleicht auch nicht bewusst empfinden, aber praktisch sind sie jetzt Gegner. Was man dem einen zulegen muss, spart man bei der anderen wieder ab, die ersetzbar ist und damit nicht streikmächtig genug. Die starken Berufsgruppen spielen ihre Macht aus. Dem naiven Auge erscheint die Grenze zur Erpressung fließend.

Solidarität hieß der Kitt, der die Gewerkschaften von Anbeginn an zusammenhielt: Nur gemeinsam sind wir stark. Wenn alle zusammen den Betrieb lahm legten, dann ging es nicht nur um Lohnprozente, sondern um mehr. Man stelle sich das heute vor: Ein Streik gegen die Privatisierung des Unternehmens, gegen Streckenstilllegungen oder gegen die Ansichten des Vorstandes. Warum tun sie nicht dies und lassen sich stattdessen mit kleinlichen Gehaltsforderungen gegeneinander ausspielen?

Nun machen die Lokführer allein weiter, und der Pendler verfolgt bang die Nachrichten, wann er betroffen sein wird. Aber vielleicht ist das Ethos des Eisenbahners nicht zu unterschätzen. Kaum jemand wird seine Fahrgäste gern im Regen stehen lassen. Jahrelange Reiseerfahrung lehrt: Das Bahnpersonal ist längst nicht so unfreundlich wie sein Ruf. Immerhin will man ja vorrangig den Güterverkehr bestreiken, und vielleicht ist auch die bloße Drohung Waffe genug.

Eine eindeutige Position fällt schwer. Den Streik zu verurteilen wäre unsozial und würde die sicher berechtigten Lohnforderungen ignorieren. Ihn zu befürworten hieße, die Interessen der Fahrgäste zu verraten. So kann man nur fragen, ob nicht auch andere, wirksamere Formen des Arbeitskampfes entwickeln werden könnten. Wie wäre es zum Beispiel damit: Alle Züge fahren normal, aber niemand kontrolliert, und es wird laut angekündigt, dass Jeder umsonst Bahn fahren kann. Welch ein Ereignis! Aber wahrscheinlich gibt es im Streikrecht des ernsten Deutschland eine Klausel, die so etwas Fröhliches verbietet.

ANZEIGE

NEU seit 2007!

Das **Bike-Center** in Leipzig
kooperiert mit dem VCD Elbe-Saale.

VCD-Mitglieder bekommen hier 5% Rabatt
auf alle Leistungen.

Bike Center ist Händler für Räder der Marken Checker Pig, Kalkhoff u. a.

Sie finden das **Bike-Center** in der Mozartstraße 6, 04107 Leipzig
Tel.: 0341.14 99 33 5 | **E-Mail:** info@bike-center.info
Öffnungszeiten: Mo–Fr 10–19 Uhr, Sa 10–13 Uhr
Internet: www.bike-center.info

REGIONAL

VCD-Büro in Leipzig – Büroleitung wechselt

Angela Röttger, die über mehr als zwei Jahre das Leipziger VCD-Büro geleitet hat, hat diese Position aus familiären Gründen im August 2007 aufgegeben. Der VCD-Landesverband dankt Ihr für Ihre engagierte Arbeit und hofft, für die Nachfolge bald die richtige Besetzung gefunden zu haben. Vorstandsmitglied Dorothee Schardt und unser Gründungsvorsitzender Harald Lindner haben vorerst die Bürodienste übernommen, bei Redaktionsschluss war die Suche nach einer langfristig tätigen Büroleitung noch im Gange.

Tour de Natur war in allen drei fränkischen Regierungsbezirken unterwegs.

Vom 30.07.2007 bis zum 11.08.2007 waren wieder ca. 200 Radfahrer aus der ganzen Republik von jung bis alt unterwegs, um für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik und eine nachhaltige Lebensweise zu demonstrieren.

In diesem Jahr strampelten die Radfahrer unter dem Motto „Klimafreundlich mobil … das können wir uns leisten“ durch Ober-, Mittel- und Unterfranken von Nürnberg über Bamberg, Würzburg und Aschaffenburg ins hessische Offenbach und informierten sich über eine Vielzahl beispielhafter ökologischer Projekte. Viel Spaß bereiteten den Teilnehmern Testfahrten mit Elektromobilen oder die Tagesetappe von Marktheidenfeld nach Rothenbuch durch das unberührte Hafenlohrtal.

Der Weiterbildung der Radler dienten Präsentationen von Firmen aus der Solarbranche in Erlangen oder im Landkreis Bamberg oder bei einer ökologischen Waldführung in Aschaffenburg.

Die Tour de Natur ist keine Kaffeefahrt oder Bildungsreise, sondern engagiert sich für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik. Daher nahm die Verkehrspolitik breiten Raum bei den Veranstaltungen ein. Die Pedalritter setzten sich für den Ausbau der Mainfrankenbahn im Raum Würzburg ein (z. B. für den Bau eines Bahnhaltepunktes in Schonungen oder für die Reaktivierung der Werntalbahn zwischen Schweinfurt und Gemünden), kritisierten Straßenbauprojekte wie die Westumgehung (B26 neu) im Raum Würzburg oder den Ausbau von Gewerbegebieten auf der grünen Wiese zwischen Bamberg und Hallstadt. Eine engagierte verkehrspolitische Diskussion wurde mit der Bundestagsabgeordneten Heidi Wright in Rothenbuch geführt, welche sich als Mitglied des Verkehrsausschusses des Bundestags kritischen Fragen zur Bahnreform gestellt hat.
Je näher der Tag des Abschieds rückte, desto stärker war der Abschiedsschmerz beim Wettergott ausgeprägt und er schüttete an den letzten vier Tage Wassermassen über die Radler. Dennoch sind die Teilnehmer der Tour de Natur allesamt gesund wieder zu Hause angekommen und freuen sich auf die nächstjährige Tour, welche v. a. durch Hessen und Mitteldeutschland führen soll.

Ortsgruppe Gera: Besuch aus der Kaiserstadt

Sechs Vertreter des VCD-Kreisverbandes Aachen-Düren waren am letzten Juli-Wochenende in Gera zu Gast und wollten aus dem Blickwinkel des Verkehrs die Stadt Gera erkunden. Gilbert Weise hat den Kontakt zwischen der Geraer VCD-Ortsgruppe und dem Kreisverband Aachen-Düren hergestellt, denn er arbeitet seit Ende 2004 in einem Aachener Vermessungsbüro. So kam es, dass er sich auch dort für Bus und Bahn einsetzt.
Bei einem ersten Gedankenaustausch berichteten die Besucher aus dem Dreiländereck über ihre Projekte: Sie organisierten im letzten Jahr einen Fahrradbus in die Eifel, welcher nun bereits im zweiten Jahr in den Sommermonaten die Kaiserstadt für Fahrradausflügler bequem mit dem Nationalpark verbindet. Neugierig zeigten sich die Aachener bei Gesprächen mit dem ehemaligen Projektleiter für die Stadtbahn und heutigen Baudezernenten, Ramon Miller sowie mit Erich Engel, dem Betriebsleiter beim Geraer Verkehrsbetrieb. Besonders beeindruckte sie, dass in Gera ging, was in Aachen nicht gehen soll: Der völlig neue Bau einer Stadtbahn quer durch die Stadt. Auf besonderes Interesse stieß dabei, wie es gelang, anfängliche Widerstände in der Bevölkerung und bei Einzelhändlern zu überwinden, sie gar mit einzubeziehen, wie damit die Akzeptanz für das gesamte Projekt erreicht werden konnte und – nicht zuletzt – wie die Finanzierung nicht nur aus der immer klammen Stadtkasse erfolgte. Gerade hier konnte Miller viele gute Tipps geben, die auch in Nordrhein-Westfalen umsetzbar sein sollten.

Doreen Landherr (Stadtplanungsamt, Mitte) und Steffen Eichler (OG Gera, links) erläutern den neuen Verknüpfungspunkt Gera-Süd

Die Aachener Gäste konnten aber auch Schwachstellen ausmachen – eine Einbeziehung des regionalen Busverkehrs ist in Gera nahezu nicht gegeben. Dies sind sie in Aachen nicht gewöhnt: „Bei uns gibt es Linien im 20-Minuten-Takt bis in die Niederlande und einen Taktfahrplan zwischen allen Verkehrsmitteln bis weit in die Region, mit nur einem Fahrschein, egal von welcher Gesellschaft.“ Besagten Taktfahrplan für die Eisenbahn in Form eines Faltblattes hat der Kreisverband letztes Jahr dem Aachener Verkehrsverbund vorgeschlagen. Dieser hat ihn nach kleinen Designänderungen für seine Fahrgäste gleich in mehreren zehntausend Exemplaren drucken lassen.
Gemeinsam besichtigt wurden Objekte, die im Rahmen des URBAN-Stadtentwicklungsprogramms der EU entstanden. Unter sachkundiger Führung aus dem Stadtplanungsamt wurden die neuen Verkehrslösungen der Innenstadt näher beleuchtet: von Straßenquerschnitten, die durch ein Rasengleis ein völlig neues Aussehen erhielten, bis hin zum neuen ÖPNV/SPNV-Verknüpfungspunkt Gera-Süd.
Natürlich stand auch die BUGA auf dem Programm. Bedauerlich fanden die Aachener Besucher, dass der von der VCD-Ortsgruppe geforderte Ausbau der Eisenbahn als Haupt-Beförderungsmittel zwischen den beiden BUGA-Standorten nicht erfolgte. In Gera wie in Ronneburg liegen die Bahnhöfe in nur geriner Entfernung zur Gartenschau. Auch für Kultur blieb dem Besuch noch etwas Zeit. Beeindruckt zeigten sich die Gäste beim Besuch der Höhlerbiennale, einer Kunstausstellung in alten Bierkellern unter der Altstadt.
Fazit des Besuchs: Die Gäste waren begeistert von dem in Gera gesehenen und hoffen, auch mithilfe von sehr vielen Fotos, die Politiker in Aachen für das alternative Verkehrsmittel Straßenbahn wieder begeistern zu können. Und: Die Aachener und Geraer wollen ihre Zusammenarbeit in der Zukunft ausbauen – vielleicht schon bei einem Gegenbesuch nächstes Jahr.

Neuer Fahrplan im Dezember mit verbesserten Direktverbindungen

In Franken verbessert sich zum Fahrplanwechsel das Fahrplanangebot v. a. zwischen Nürnberg und Sachsen sowie im Zulauf zum wichtigen Fernverkehrsbahnhof Würzburg.
Seit dem Fahrplanwechsel 2006 verkehrt zwischen Nürnberg und Dresden im Zweistundentakt der Franken-Sachsen-Express. Zum Fahrplanwechsel wird die Fahrtzeit des Franken-Sachsen-Expresses um 30 Minuten verschoben, so dass wieder Anschlüsse zum Intercity Karlsruhe – Nürnberg gegeben sind. Weiterhin wird das Fahrplanangebot zwischen Bayern und Sachsen so abgestimmt, dass erstmals ein Stundentakt zwischen Nürnberg und Dresden angeboten wird.

Zwischen Nürnberg und Hof fahren die Expresse zweistündlich alternierend über Bayreuth und Marktredwitz, in Hof werden kurze Umsteigezeiten zum Regionalexpress Würzburg–Hof ermöglicht.
Der neue Arriva-Express Hof–Regensburg–München–Oberstdorf fährt im Zweistundentakt und überlagert sich mit dem Frankenexpress von Hof nach Marktredwitz zu einem Stundentakt. Es ergibt sich ein Fahrplanangebot zwischen Hof und Marktredwitz, welches es in dieser Qualität noch nicht gegeben hat.
Der Regionalexpress Nürnberg–Bamberg–Schweinfurt wird bis nach Würzburg verlängert. Zusammen mit dem bestehenden Regionalexpress Hof–Bamberg–Schweinfurt–Würzburg wird ein Stundentakt Bamberg–Hassfurt–Schweinfurt–Würzburg eingeführt, das Umsteigen vom RE Nürnberg–Schweinfurt zum RE Erfurt–Würzburg in Schweinfurt entfällt. In Würzburg gibt es mit wenig Wartezeit Umsteigeverbindungen z.B. in Richtung Hamburg, Ruhrgebiet, Stuttgart.

Weitere Abbestellungen im Nahverkehr

Mit dem kommenden Fahrplanwechsel im Dezember soll das im Nahverkehr bediente Streckennetz in der Region weiter schrumpfen. Zeigt die Kürzung der Regionalisierungsmittel erste Auswirkungen? Der VCD hat sich in den vergangenen Jahren immer wieder dafür eingesetzt, diese Kürzungen zu verhindern und sieht nun die Länder in der Pflicht, um Einschränkungen des Nahverkehrsangebots durch die gestiegenen Zuweisungen aus der erhöhten Mehrwertsteuer auszugleichen.
Wie schon in den letzten Jahren sind sinkende und nicht ausreichende Fahrgastzahlen die Begründung für die Abbestellungen. Inwieweit die geringe Nutzung mit der Quantität und Qualität der Angebote, das heißt insbesondere Bedienungshäufigkeit, Fahrzeiten und Anschlussmöglichkeiten, sinkenden Fahrgastzahlen und Parallelverkehren regionaler Busgesellschaften in Zusammenhang steht, bleibt dabei häufig im Hintergrund.
In Sachsen-Anhalt droht vier Strecken die Abbestellung der Verkehrsleistungen schon zum Dezember 2007. Zwischen Lutherstadt Wittenberg und Bad Schmiedeberg soll der letzte Abschnitt der früher bis Eilenburg führenden Verbindung entfallen.
Des weiteren soll die Strecke von Köthen nach Aken nur noch vom Güterverkehr des Elbehafens genutzt werden. Bisher wurden werktags 16 Zugpaare eingesetzt.
Auch auf der nur werktags von einzelnen Zügen bediente Strecke Merseburg–Buna–Halle-Nietleben soll künftig der Personenverkehr entfallen.
Die Strecke Merseburg–Schafstädt, Teil des Netzes der Burgenlandbahn, das eigentlich als Flächenbahn konzipiert war, steht ebenfalls auf der Streichliste. Diese Strecke weist die beste Nutzung der beschriebenen Strecken auf. In die Frage hinsichtlich der Abbestellung ist wohl noch einmal Bewegung gekommen, weil die NASA als Besteller der Verkehrsleistung auf ihrer Internetseite eine Aktualisierung des Fahrplanes ankündigt. Auch die VCD-Ortsgruppe Halle hat sich für den Erhalt dieser Strecke engagiert.
In Thüringen wurden nach einem Bericht der Ostthüringer Zeitung vom 28. Juni 07 Untersuchungen über eine mögliche Abbestellung von drei Linien in die Wege geleitet: Hier geht es um die Verbindungen von Fröttstädt über Waltershausen nach Friedrichsroda, von Gotha über Ohrdruf nach Gräfenroda, d. h. um zwei Linien, die für die touristische Erschließung des Thüringer Walds von Bedeutung sind, sowie um den Westausläufer der sogenannten „Pfefferminzbahn“ von Sömmerda nach Straußfurt. Die Strecke von Schönberg nach Schleiz wurde bereits Ende 2006 abbestellt (vgl. dazu den Leserbrief auf Seite 2).
Der Freistaat Sachsen bleibt von Abbestellungen im Schienennahverkehr vorerst noch verschont, hier konnten Haushaltsmittel umgeschichtet werden, um das Verkehrsangebot zu erhalten, ob dies auch in den nächsten Jahren so bleibt, ist aber offen.

Ein leises Servus

Seit Anfang 2005 habe ich Ihnen Informationen aus Nordfranken geliefert. Mit dieser Initiative des Landesverbandes Bayern des VCD sollte den Mitglieder in Ober- und Unterfranken durch den kostenlosen Bezug der NEUEN WEGE ein Service geboten werden. Außerdem sollte den Lesern aus Mitteldeutschland ein Blick über den ehemals „eisernen Vorhang“ ermöglicht werden.
Zum Jahreswechsel 2008 wird dieses Angebot des Landesverbandes Bayern eingestellt, was ich bedaure, da die Information über das Geschehen vor Ort sehr wichtig zur Pflege bestehender Mitgliedschaften und zur Akquirierung neuer Mitglieder ist. Daher ist es vorbildlich, dass der Landesverband Elbe-Saale trotz ebenfalls knapper Kassen die Mitgliederzeitschrift anbietet.
Aus der ursprünglich geplanten Redaktion mehrerer Redakteure bin ich eigentlich übrig geblieben. Daher war die Auswahl der Artikel natürlich rein subjektiv. Es war mein Bestreben, über möglichst viele Gebiete Ober- und Unterfrankens zu informieren und damit ein breites Spektrum an Themen anzusprechen. Ich hoffe, dass Ihnen die Berichte aus Franken gefallen haben und wünsche der Zeitschrift NEUE WEGE weiterhin ein gutes Gedeihen.

Ihr (Euer) Gerd Weibelzahl

Impressum:

Herausgeber:	Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Bankverbindungen:	Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97
Spendenkonto:	Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.
Erscheinungsweise:	dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage:	2000 Stück
Redaktion:	(elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Jana Fischer, Christian Zschieschang; 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 1/2008:	14.12.2007, Ausgabe erscheint am 15. Januar 2008
Anzeigenverwaltung:	Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden Tel. und Fax: 0351/4 51 93 09 oder 01 72/9 22 67 50 E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis:	Eichler, Schulze, Schneider, Kassler

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19 · 04103 Leipzig
Tel.: 0341/2 15 55 35, Fax: 0341/2 15 55 36
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16–19 Uhr · donnerstags 10–12 Uhr
Büroleiterin: N.N. (Kontakt über Dorothee Schardt, Leipzig,
Tel.: 0341/3 37 39 04
E-Mail: dorothee.schardt@gmx.de)
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19
01157 Dresden, Tel.: 0351/4 21 85 28
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite:
Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org

VCD-Bundesverband
Kontakt: Kochstraße 27,10969 Berlin
Tel.: 030/28 03 51-0, Fax: 030/28 03 51-10
www.vcd.org

Unsere Kontakte vor Ort

Sachsen

Kreise Bautzen/Löbau-Zittau
Kontakt: Armin Schubert, Crostau, Tel.: 0 35 92/36 93 61
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz
Kontakt: Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel.: 03 71/4 01 24 26
E-Mail: VCD-Chemnitz@nietzel.de

Kreis Delitzsch
Kontakt: Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 03 42 07/4 15 06
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Kreis Döbeln
Kontakt: Bernd Schöser, Bockelwitz-Altenhof
Tel.: 03 43 21/1 49 21
E-Mail: holzwerkstatt@af-i.de

Ortsgruppe Dresden
Kontakt: Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351/4 21 85 28
E-Mail: familie.imbrock@web.de
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr
im Komm-Büro, Umweltzentrum
Schützengasse 18, 01067 Dresden
Tel.: 03 51/49 43-316
E-Mail: dresden@vcd.org

Kreis Freiberg
Kontakt: Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 0 37 31/21 25 21
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Ortsgruppe Leipzig
Kontakt: Matthias Reichmuth, Leipzig
Tel.: 03 41/9 12 58 57
E-Mail: Reichmuth.Scheibe@web.de
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag
im Monat, 18.30 Uhr (im VCD-Büro,
vgl. Landesgeschäftsstelle)

Kreis Leipziger Land
Kontakt: Hans-Martin Schlegel, Zwenkau
Tel.: 03 42 03/4 48 40
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Meißen
Kontakt: Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 03 51/8 30 60 35
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Kreis Torgau-Oschatz
Kontakt: Matthias Schulze, Gneisenaustadt Schildau
Tel.: 03 42 21/5 02 06
E-Mail: mail@fotokleber-schildau.de

Weißeritzkreis
Kontakt: Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde
Tel.: 0 35 04/61 85 85
E-Mail: jens.grueneliga@web.de

Sachsen-Anhalt

Altmarkkreis Salzwedel
Kontakt: Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden
Tel.: 03 90 00/9 08 75 (p.), 03 90 00/5 12 37 (d.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Kontakt: Christian Zschieschang, Köthen
Tel.: 0 34 96/40 52 27
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Burgenlandkreis
Kontakt: Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 034 45/77 28 94
E-Mail: juereuter@t-online.de

Dessau-Roßlau
Kontakt: Christoph Erdmenger, Dessau
Tel.: 03 40/6 61 40 82
E-Mail: christoph.erdmenger@gmx.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Kontakt: Matthias Albrecht, über teilAuto Halle (S.)
Tel.: 03 45/29 29 7-70
E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net
Treffen: Ab Oktober: jeden 3. Montag im Monat,19.00 Uhr
im teilAuto-Stadtbüro, Scharrenstr. 10, Halle

Kreis Harz
Kontakt: Peter Lehmann, Wernigerode
Tel./Fax: 0 39 43/60 24 40
E-Mail: Lehmann.Peter@gmx.net

Ortsgruppe Magdeburg
Kontakt: Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 03 91/5 57 02 07
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

Salzlandkreis
Kontakt: Markus Senze, Bernburg, Tel.: 0 34 71/30 00 09
E-Mail: Markus.Senze@web.de

Kreis Wittenberg
Kontakt: Michael Schicketanz, Zahna
Tel.: 03 49 24/2 02 07
E-Mail: schicketanz@freenet.de

Thüringen

Ortsgruppe Erfurt
Kontakt: Ralf Kuke, Erfurt, Tel.: 03 61/4 21 27 81
E-Mail: r.kuke@onlinehome.de
Treffen: jeden 2. Montag im Monat,
19.30 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1 **NEU**

Ortsgruppe Gera
Kontakt: Jens Schneider, Gera, Tel.: 03 65/8 00 23 79
E-Mail: JSchneiderGera@web.de
Treffen: jeden 2. Montag im Monat,
19.30 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1

Jena
Kontakt: Uwe Kapell, Jena, Tel.: 0 36 41/22 17 47
E-Mail: UKapell@gmx.de

Nördliches Franken

Landesverband Bayern
Geschäftsstelle: Hessestraße 4, 90443 Nürnberg
Tel.: 0911/47 17 43, Fax: 0911/47 64 73
E-Mail: landesbuero@vcd-bayern.de
www.vcd-bayern.de

Unterfranken
Kontakt: VCD-Kreisverband Mainfranken-Rhön e. V.,
Vorsitzender: Christian Loos, Würzburg, Tel.: 09 31/4 04 68 60
E-Mail: wuerzburg@vcd.org
www.vcd-bayern.de/kv/kv_wuerzburg.html

Coburg
Kontakt: Rainer Bier, Coburg, Tel.: 0 95 61/234 737
E-Mail: Rainer.Bier@web.de

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

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

Das ist ja InterNETT!

MDV-FAHRTENPLANER:

GANZ INDIVIDUELL, IMMER AKTUELL, ALLES KOMPAKT
INKLUSIVE TARIFAUSKUNFT

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

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für Zug Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n