VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

3 | 2009

Bürger engagieren sich für ihre Bahn

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

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

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

Altenburger Entdeckungen

Kennen Sie Altenburg? Mittendrin im Gebiet unseres Landesverbandes ist die geschichtsträchtige Stadt ganz im Osten Thüringens für Viele eine Unbekannte. Deshalb kommen Sie mit auf eine Entdeckungstour! Nach Altenburg kommen Sie am Besten mit der Bahn, schon 1842 erhielt die Stadt Anschluss an die Fernbahn Leipzig – Hof. So angereist, empfängt Sie der schmuck restaurierte Bahnhof der ehemaligen Residenzstadt des Herzogtums Sachsen-Altenburg. Von hier aus lässt sich die Stadt gut zu Fuß erkunden.

Über Jahrhunderte hinweg war Altenburg Residenz verschiedener sächsischer Herzogtümer und von einem kulturell reichen Leben geprägt. Bereits im 12. Jahrhundert wurde die damalige Kaiserpfalz mehrfach von Friedrich Barbarossa besucht. Bekannt wurde sie im Mittelalter auch durch den Altenburger Prinzenraub. Der Ritter Kunz von Kaufungen entführte die beiden Prinzen Ernst und August, um seine Forderungen beim sächsischen Kurfürsten Friedrich durchsetzen zu können. Das missglückte Unternehmen, welches der Ritter mit seinem Leben bezahlte, ist heute Stoff für ein Freiluftschauspiel, welches jeden Sommer im Schlosshof aufgeführt wird (www.prinzenraub.de, nächste Spielzeit 24.6.–11.7.2010). Bekannt ist Altenburg für das Skatspiel, seit 1832 wird die Spielkarte hier produziert.

Das Altenburger Schloss, nicht weit vom Bahnhof entfernt, ist ein imposantes Architekturensemble, welches in neun Jahrhunderten entstanden ist. Hervorstechend im Halbrund der Schlossbauten sind der Burgturm „Flasche“ und die reich geschmückte Schlosskirche mit ihrer bekannten Trostorgel. Geschichtsinteressierte erfahren im Schloss- und Spielkartenmuseum Interessantes über die Geschichte des Skatspieles, Wissenswertes über das Schloss und dessen höfisches Leben. Zu Füßen des Schlosses liegt das im Neorenaissancestil erbaute Landestheater, dessen Schauspiel und Orchester auf eine lange Tradition zurückblicken können.

Bereits auf dem kurzen Weg in die Stadt zeigt sich die Vielgestaltigkeit ihrer Bauten aus verschiedenen Zeitepochen.

Vom Theater aus gelangt man schnell in die Altstadt, welche von den „Roten Spitzen“, den beiden verbliebenen Türmen einer auf Barbarossa zurück gehenden Klostergründung, der Brüderkirche und dem Turm der früheren Nikolaikirche eingerahmt wird.

Mittelpunkt der Stadt ist der langgestreckte Hauptmarkt mit dem Renaissance-Rathaus aus dem 16. Jahrhundert, welches auch besichtigt werden kann. Einen schönen Blick auf die Stadt hat man vom Nikolaiturm am Nikolaikirchhof. Hier, im südlichen Teil der Altstadt, gewinnt der Besucher auch einen Eindruck von den baulichen Problemen der Stadt. In den letzten Jahren der DDR faktisch aufgegeben, harren noch viele Gebäude einer Restaurierung. Kommt diese nicht bald, wird es weitere Verluste im Stadtbild geben. Die vielschichtige historische Substanz von Altenburg lebt zwischen Auferstehung und Niedergang. Die 430 Einzeldenkmale und 11 Denkmalensemble zählende 37.000-Einwohnerstadt kämpft trotz knapper Finanzen um die Erhaltung ihrer historischen Substanz und leistet sich dafür auch einen Stadtarchäologen.

Am Brühl befinden sich weitere wichtige historische Gebäude: die Bartholomäuskirche, das Seckendorffsche Palais und der Pohlhof. Mitten auf dem Platz der Skatbrunnen. Bummeln Sie weiter durch die Straßen und Gassen, werden Sie noch manches Kleinod entdecken, wie den original aus dem Jahr 1926 ausgestattenen historischen Friseursalon in der Pauritzer Straße 2 in einem kleinen Haus aus dem 16. Jahrhundert (www.historischer-friseursalon.de).

Auf dem Rückweg zum Bahnhof, der über die repräsentative Wettiner Straße führen sollte, wartet mit dem Lindenau-Museum noch ein Muss auf die Freunde der Malerei und Bildhauerkunst. Das Haus besitzt eine für die Größe der Stadt bemerkenswerte Sammlung. Besonders bekannt sind die frühen italienische Tafelmalereien. Eine Sammlung dieser Art gibt es außerhalb Italiens kein zweites Mal. Das Museum lobt aller zwei Jahre den nach dem bekannten regionalen Künstler Gerhard Altenbourg benannten Preis aus, ein Sprungbrett für junge Künstler und Ort interessanter Ausstellungen. Übrigens: Ein literarisches Denkmal hat der Schriftsteller Ingo Schulze der Stadt Altenburg mit seinem Roman „Neue Leben“ gesetzt. Doch nun sind Sie an der Reihe, in der Pleißestadt auf Entdeckungstour zu gehen. Weiteres finden Sie unter www.altenburg.eu.

Viel Spaß dabei
wünscht Ihnen
Ihr Jens Schneider

Nach der Wahl …

ist vor der Wahl, besagt eine Redewendung. 2009 war und ist ein wahlreiches Jahr: Kommunalparlamente, Kreistage, Landtage, Bundestag und Europaparlament vergaben ihre Sitze neu an die erfolgreichen Kandidaten. Wahlzeit heißt Werbezeit, in dieser Zeit gingen alle Politiker auf ihr Wahlvolk zu. Das Ende einer Legislaturperiode war kein schlechter Zeitpunkt, Mandatsträger und die, welche es werden wollen auf Probleme aufmerksam zu machen und direkt mit Ihnen ins Gespräch zu kommen: Schließlich will Keine(r) potenzielle Wähler oder Zielgruppen enttäuschen.

Doch nun sind die Stimmen vergeben und die parlamentarische Arbeit beginnt. Die Nähe der Abgeordneten zum Wahlvolk schwindet – in Kommunen oder Kreistagen weniger als im Landtag, Bundestag oder Europaparlament. Von nun an beginnt wieder eine Zeit, in der engagierte Bürger viel größere Anstrengungen unternehmen müssen, ihre Themen öffentlichkeitswirksam zu platzieren. Hier kommt auch der VCD wieder zum Zug, der unabhängig von Wahlperioden seine Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik für alle verfolgt.

Die Redewendung „Zum Zuge kommen“ nehmen wir auch ganz wörtlich als Auftrag für unser Engagement. In den vergangen Jahren ist es in nicht wenigen ländlichen Regionen schwerer oder unmöglich geworden, zum Zug zu kommen. Wurde auf Strecken der Betrieb eingestellt, bleibt meist nur noch der Bus, der die Regionen bedient. Für die große Politik in Land und Bund nicht selten ein kleines Thema. Die Lobby für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum ist in der Politik nicht sehr ausgeprägt, kein Thema für den Schlagabtausch im Wahlkampf. Deshalb haben wir uns auch in dieser Ausgabe unsere entsprechende Reihe fortgesetzt und geben den Sichten der Nutzer und Engagierten für die Bahn ein Podium.

Als VCD können wir nur so stark wahrgenommen werden, wie auch Sie sich im Verband engagieren. Für welche verkehrspolitische Ziele sich der VCD Elbe-Saale in den nächsten Jahren einsetzen soll und wie Projekte, egal ob klein vor Ort oder größer im Landesverband umgesetzt werden können, soll Thema des diesjährigen Aktiventreffens sein. Wir würden uns freuen, Sie dort kennen zu lernen.

Gute Ideen und viel Stehvermögen für Ihr Engagement vor Ort wünscht Ihnen

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 10	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Warten auf den Zug. Auf einer Reihe von Strecken und Bahnhöfen hat sich in den letzten Jahren einiges getan. Damit das Angebot auch in der Fläche erhalten oder ausgebaut wird, braucht es ein vielseitiges Engagement. Foto: Karsten Höhle

Einladung zum Aktiventreffen

Zum zweiten Mal veranstaltet der VCD-Landesverband Elbe-Saale ein Aktiventreffen.

Themen werden sein die Berichte der Bundesdelegierten von der Bundesdelegiertenkonferenz (eine Woche zuvor) sowie zwei Workshops mit den Themen „Straßenbauplanungen“ und „Fußgängerverkehr“. Darüber hinaus ermöglichen zwei offene Runden das Einbringen eigener Ideen.

für wen:	für alle, die im VCD Elbe-Saale aktiv sind oder es gerne werden wollen
Zeit:	Samstag, 21. 11. 2009, 11–16 Uhr
Ort:	VCD-Landesgeschäftsstelle Grünewaldstraße 19 04103 Leipzig
Teilnahme:	Kostenfrei, Essensspenden willkommen
Anmeldung:	bis Do 12. 11. 2009 im VCD-Büro 0341.2155535 oder elbe-saale@vcd.org

E-Post vom VCD

Der Landesvorstand möchte gern mit seinen Mitgliedern in Kontakt treten und aktuell über Dinge informieren, die in den Regionen wichtig sind. Dies ist am Einfachsten per E-Mail möglich. Da dem Landesverband neben den Adressdaten nur bei einem kleinen Teil aller Mitglieder auch Mailadressen bekannt sind, wäre es schön, wenn möglichst viele Mitglieder Ihre Mailadresse der Geschäftsstelle bekannt geben. So sind Sie künftig schnell und unproblematisch zu erreichen, wenn wir z. B. Einladungen zu Ortsgruppengründungen oder zum Leipziger Neujahrsempfang verschicken möchten. Der VCD-Landesverband, dessen Budget extrem knapp ist, kann damit Portokosten einsparen.

MAGAZIN

Gera: Kampagne für sauberen ÖPNV

„Trinken? Gern! Saufen? Nein Danke! – Helfen Sie mit, Busse, Bahnen und Haltestellen sauber zu halten!“ – Mit solchen und ähnlichen Aufklebern an den Fenstern sowie Plakaten in den 33 Bussen und 46 Straßenbahnen greift der Geraer Verkehrsbetrieb GVB seit Ende August ein leider verbreitetes Ärgernis auf, denn immer wieder beschweren sich Fahrgäste über Unordnung und Müll oder über störendes und provozierendes Verhalten oft alkoholisierter Fahrgäste.

Allein 325.000 Euro jährlich kostet den Geraer Verkehrsbetrieb (GVB) die Reinigung von Fahrzeugen und Anlagen. Das sechsköpfige GVB-Reinigungsteam entfernt täglich bis zu sieben große Kisten Müll aus den Fahrzeugen. Weitere 60.000 Euro an Haushaltsmitteln investiert die Stadt Gera in die Leerung von Papierkörben an den 184 Haltestellen. Hinzu kommen Entsorgungskosten für den anfallenden Müll und weitere Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden wie Graffiti oder Kratzspuren auf Scheiben, Automaten oder Anzeigetafeln.

Doch während andere Verkehrsunternehmen z. B. das Essen und Trinken in den Fahrzeugen komplett verbieten, um das Müllproblem in den Griff zu kriegen, möchte der GVB diesen Schritt umgehen. „Wir wollen klar sagen, was geht und was nicht: Und hoffen bei der Umsetzung auch auf die Unterstützung unserer Fahrgäste“, so GVB-Geschäftsführer Gantzke.

Erfolge bei der Naumburger Straßenbahn

Das Engagement der Naumburger Straßenbahner trägt auch in diesem Jahr wieder Früchte. Nach dem erfolgreichen Fahrbetrieb des letzten Jahres (NW berichtete) konnte in diesem Jahr ein neuer Rekord aufgestellt werden. Zum Hussiten-Kirschfest Ende Juni nutzten an fünf Tagen über 5.000 Fahrgäste die Bahn. Auch in den Sommerferien gab es neue Nutzer: da das Schülerferienticket Sachsen-Anhalt auch bei der Naumburger Straßenbahn galt, konnten zusätzliche Fahrgäste begrüßt werden. Nach umfassender Erneuerung in Magdeburg verstärkt nun auch der fast 50-jährige Triebwagen Nr. 38 die Flotte der Naumburger Bahn.

Seit 1. August: Quer-durchs-Land-Ticket

Die Deutsche Bahn dehnt das Prinzip des Wochenend-Tickets auf alle Tage der Woche aus. Seit dem 1. August können Bahnfahrer mit einem neuen Ticket von Montag bis Freitag jeweils durch ganz Deutschland fahren. Das Quer-durchs-Land-Ticket kostet 34 Euro. Der Fahrschein gilt zunächst für einen Reisenden, pro Mitfahrer werden dann nochmals fünf Euro fällig, womit das Ticket für eine fünfköpfige Reisegruppe insgesamt 54 Euro kosten würde. Der Preis gilt für den Kauf an Fahrkarten-Automaten und im Internet. Per Telefon oder in den Reisezentren der Bahn kostet das Ticket zwei Euro mehr.

ANZEIGE

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

LESERBRIEF

Radler kontra Fußgänger in Dresden

Was tut ein Fußgänger in Dresden? Er geht durch die schöne Altstadt spazieren. So richtig spazieren gehen konnten wir aber nur selten. In der Altstadt, in der Neustadt und am allermeisten auf der Augustusbrücke mussten wir auf Radfahrer achten. Dabei gingen wir doch auf Fußwegen!

Die Radfahrer fuhren jedoch sehr selbstverständlich auf diesen Fußwegen und zwar in der ihnen gerade angenehmen Richtung. Fußgänger, die nebeneinander gehen wollen, um sich zu unterhalten wurden mit Klingelzeichen zur Ordnung gerufen! Wobei manch angesprochener Radler ausgesprochen nett reagierte! Selbst Polizeiautos auf der Brücke änderten daran nichts. Wobei sich die Polizei auch nicht für die Radfahrer zu interessieren schien …

Warum tun das so viele Radler? Das mag an den fehlenden Radwegen und dem Zustand der Straßen liegen. Ganz sicher auch an eingefahrenen Gewohnheiten. Die Hoffnung, dass sich an diesen drei Ursachen etwas ändert muss wohl einen langen Atem haben. Kurzfristiger ließe sich daran sicher etwas ändern, wenn es klarere, die Straßenverhältnisse beachtende Regelungen geben würde. In jedem Fall aber müssen die Bedürfnisse von Fußgängern, Radfahrern, Autonutzern und Straßenbahnen bzw. Busse gemeinsam betrachtet werden. Eben ein typischer Fall für den VCD.

Michael Schicketanz, Zahna

Fortschreibung gelungen? Nahverkehrsplan 2008 – 2012 in Thüringen

Stefan Mack

Mit der 1994 erfolgten Bahnreform hat sich die Grundlage des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Deutschland in wesentlichen Punkten geändert. Dazu gehörte zum einen die Überführung der beiden Staatsbahnen (Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) in eine gesamtdeutsche und privatrechtliche Eisenbahngesellschaft. Zum anderen war damals eine Kapitalprivatisierung beschlossen worden, die in Form und Umfang bis heute umstritten ist. Ein weiterer Punkt war die Übertragung der Entscheidungshoheit über Umfang und Finanzierung des SPNV an die Bundesländer, deren Verankerung, ebenso wie die Festsetzung des SPNV in seiner Funktion als Daseinsvorsorge, sich im Regionalisierungsgesetz manifestiert. Die heutigen Regionalisierungsmittel entsprechen im Volumen weitestgehend den Finanzmitteln, welche die Staatsbahnen bis dahin selbst für den SPNV aufwendeten. Seit etwa 15 Jahren ist damit das Regionalisierungsgesetz gesetzliche Grundlage für die Finanzierung des SPNV. Grundgedanke der Bahnreform war die Erwartung, durch regionale und damit kurze Entscheidungswege zu einem optimalen Angebot zu finden.

Die mit dieser Bahnreform neu an die Länder übertragenen Rechte und Pflichten wurden zumeist an landeseigene Gesellschaften delegiert, wie das in Thüringen und Sachsen-Anhalt der Fall ist. Eine andere Form wählte Sachsen, wo die Aufgaben von fünf Zweckverbänden wahrgenommen werden. Diese sogenannten Aufgabenträger des SPNV bestellen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den gewünschten Verkehrsumfang. Die Entscheidungshoheit über die zur Verfügung stehenden Finanzmittel liegt dabei beim jeweiligen Bundesland. Bis heute stellen die zugewiesenen Regionalisierungsmittel keine Obergrenze dar, sondern es ist den Bundesländern überlassen, eine etwaige Aufstockung vorzunehmen.

Hierbei kommt dem Nahverkehrsplan eine zentrale Bedeutung zu. In ihm werden auf Landesebene Mittelfristziele für den ÖPNV definiert. Grundlage dafür bilden meist Statistiken aus dem sozialen und wirtschaftlichen Umfeld. Dazu gehören u. a. Einwohner- und Beschäftigtenzahlen und deren Verteilung im Land, sowohl in vergleichender Rückschau („wo waren wir, wo sind wir jetzt?“) als auch in Form von Prognosen („wo stehen wir jetzt, wo wollen wir hin?“). Das so geschaffene Abbild der Landesstruktur ermöglicht bereits die Definition einiger Schwerpunkte. Auf diese Weise ließe sich auch erkennen, wie sich diese Struktur in der Nähe einer Bahnlinie entwickelt hat. In Verbindung mit entsprechenden Zahlen zur Reisendenentwicklung wird daraus die Wirkung von Veränderungen an einer Bahnlinie sichtbar, beispielsweise durch veränderte Fahrpläne oder Wechsel im Produkt (Express- oder Regionalbahn). Davon abgeleitet werden im Nahverkehrsplan Ziele formuliert, die möglichst mit der gegebenen Finanzausstattung eines Landes erreicht werden sollen. Eines dieser Ziele ist die bauliche Ertüchtigung der Bahnstationen im Hinblick auf größtmögliche Barrierefreiheit. Die Bahnstationen sind mit den für sie vorgesehenen Maßnahmen im Nahverkehrsplan aufgelistet. Der Nahverkehrsplan wird in der Regel für eine Periode von fünf Jahren aufgestellt. Für diese Zeitspanne müssen die Finanzmittel weitestgehend kalkulierbar sein. Bislang ist eine Kürzung der Regionalisierungsmittel nur einmal vorgenommen worden. Wenige Länder hatten diese Kürzung mit eigenen Landesmitteln oder durch Einsparungen bei der Vergabe bestellter Aufträge aufgefangen. Andere Länder wiederum sahen sich veranlasst, Verkehrsleistungen wegen zu knapper Mittel abzubestellen.

Im Thüringer Nahverkehrsplan ist ein Ziel beispielsweise der Einstieg in den Wettbewerb auf der Schiene. Dafür wurden für das Thüringer SPNV-Netz Teilnetze für kommende Ausschreibungen (ab 2011) gebildet, wodurch u. a. auch mittelständischen Unternehmen der Zugang zum SPNV-Markt erleichtert werden soll. Dies ist in der aktuellen Fortschreibung anhand von Traktionsart und geografischer Zuordnung geschehen (E-Netz, Dieselnetz Nord/Ost/Süd, Neigetechnik). Das Neigetechniknetz ist in dieser Aufzählung ein Spezialfall, da es technisch dem Dieselnetz zuzuschlagen wäre, aufgrund der speziellen Fahrzeuge aber eigenständig behandelt werden muss. Wo noch keine Netze gebildet worden sind oder wo dies nicht sinnvoll erscheint, werden einzelne Linien ausgeschrieben. Das Unternehmen mit dem günstigsten Angebot erhält dann den Auftrag für die Erbringung der Verkehrsleistung. Die Vertragslaufzeiten können dabei von denen benachbarter Netze abhängen, so dass gelegentlich Harmonisierungen notwendig werden. In Abhängigkeit verschiedener Rahmenbedingungen werden diese Leistungen meist für acht bis zwölf Jahre vergeben. Mit solchem Auftrag ist die Bestellung einer Verkehrsleistung erfolgt. Die neue EU-Verordnung 1370/07 erlaubt hierbei unter bestimmten Voraussetzungen direkte Vergaben an regionale Verkehrsunternehmen.

Ein anderes Ziel in Thüringen ist die Fortsetzung des Abbaus von Parallelverkehr, um eine signifikante Kostenreduktion zu erreichen. Dies bedeutet, dass Buslinien, die aufgrund ähnlicher Linienführung konkurrierend zum SPNV-Angebot entlang benachbarter Eisenbahnstrecken fahren, so dass sich beide Verkehrsträger somit die potenziellen Reisenden „aufteilen“, reduziert werden sollen. Unter bestimmten Bedingungen kann dies aber auch für eine Schienenstrecke das „Aus“ im Personenverkehr bedeuten, wenn der Bus für die Bedienung ausreichen würde und zudem ggf. kostengünstiger ist. Aus diesem Blickwinkel war z. B. die Abbestellung der Teilstrecke Straußfurt–Sömmerda im SPNV 2007 nicht zu vermeiden. Die Richtung der Hauptverkehrsströme (hier: Bus), die zum Erreichen eines passenden Ergänzungsbusnetzes notwendigen Änderungen und die ungünstige Lage der Stadt Weißensee zur Bahnstrecke ließen zum Entscheidungszeitpunkt keine andere Wahl. In die Zukunft geschaut, könnte dies aus meiner Sicht auch auf der Strecke Gotha-Gräfenroda erfolgen. Dies lässt sich daran erkennen, dass im Maßnahmenkatalog explizit eine Änderung des parallelen Busverkehrs angemahnt wird. Für den Fall, dass das bestehende Busangebot nicht angepasst wird (also konkurrierender Parallelverkehr weiterhin bestehen

beleibt), wäre mit einer baldigen Abbestellung zu rechnen. In Thüringen wurde in einem ähnlichen Fall von dieser Möglichkeit bereits Gebrauch gemacht (Mühlhausen-Schlotheim, 1997).

Dies zeigt meines Erachtens bereits ein großes Problem auf, dessen Lösung ich gerade in schwach besiedelten Regionen dringend für erforderlich halte. In Regionen wie dem südlichen Landkreis Gotha, in denen Bus und Bahn weitestgehend miteinander verwoben sind, sollte meiner Einschätzung nach in speziellen Fällen die Zuständigkeit für den Schienenverkehr dem Landkreis übertragen werden, sofern es sich um Leistungen des lokalen Schienennahverkehrs (Friedrichrodaer Bahn, Thüringer Waldbahn, Gräfenrodaer Bahn) handelt. Umgekehrt sollte für den Busverkehr, soweit es sich um regionale Linien handelt, der jetzige SPNV-Aufgabenträger zuständig sein. Das sollte vor allem für die Regionen gelten, in denen der Busverkehr aufgrund der Siedlungsdichte die Haltestellendistanzen des Schienenverkehrs erreicht. Meines Erachtens ist die Trennung in die Aufgabenbereiche Bus (Landkreis) und Schienenverkehr (Land) nicht mehr zeitgemäß.

Neu im Nahverkehrsplan sind überregionale Buslinien, deren Einrichtung wohlwollend geprüft werden soll. Im Abschnitt Eisenach-Mühlhausen gab es bis 1945 Schienenverkehr. Eine weitere zur näheren Untersuchung im Nahverkehrsplan erwähnte Linie ist Sondershausen-Artern-Nebra. Auch hier offenbart der Vergleich mit einer Eisenbahnstreckenkarte die Ähnlichkeit mit stillgelegten Streckenführungen, wobei die Stilllegung der Abschnitte Sondershausen-Bretleben sowie Artern-Nebra noch nicht lange zurückliegt.

Bei Neuauflage eines Nahverkehrsplans gibt es in der Regel nur relativ wenige Ziele, die im Idealfall nach Ablauf einer Periode von 5 Jahren Laufzeit erreicht sein sollen. Alle weiteren Pläne sind eher strategisch und damit längerfristig angelegt. Gelegentlich gibt es Ereignisse, die in einer langfristigen Planung nicht hinreichend berücksichtigt werden können. Dazu zählt der mit einem Börsengang der Bahn mutmaßlich einhergehende Rückzug des Fernverkehrs aus der Fläche. Für Thüringen sind die Planungen des Fernverkehrs durch die Neubaustrecke des VDE 8.1 weitestgehend vorgegeben und deshalb auch Bestandteil des Nahverkehrsplans. An fernverkehrstauglichen „Langläufern“ gibt es die Verbindung Göttingen-Chemnitz/Zwickau, die durch die bekannten Neigetechniktriebwagen des Nahverkehrs bedient wird.

Hinzu kommt thüringenweit eine Aufstellung aller Zughalte, die wenig in Anspruch genommen werden (<20 Reisende pro Tag). Für diese sollen während der Laufzeit des NVP Möglichkeiten zur Nachfragesteigerung geprüft werden. Alle diese Halte werden zweistündlich, manche sogar stündlich bedient. Bis auf wenige Ausnahmen liegen sie in relativ dünn besiedelten Gebieten. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch der relativ neue Halt in Ammern, wobei der Ort zusätzlich Endpunkt des Stadtbus Mühlhausen ist. Sofern die Vorausetzungen für eine Verknüpfungsstation stimmen, könnte hier eine etwas längere Probezeit notwendig sein.

Im vorherigen Absatz sind einige Fixpunkte genannt worden, die einen recht guten Anhaltspunkt für die beteiligten Akteure bieten. Um etwaige Komplikationen aufgrund unterschiedlicher Interessen überschaubar zu halten, ist ihre Anzahl eher klein. Zum Ersten ist dies das Landesverkehrsministerium als Aufgabenträger des SPNV, das in der gerade zu Ende gegangenen Legislaturperiode Teil des „Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Medien“ (TMBLM) war. Zum Zweiten sind die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des Straßenpersonennahverkehrs (StPNV) mit eingebunden, da etliche Festlegungen im Nahverkehrsplan, unter anderem Verknüpfungen und Ersatzverkehre, Auswirkungen auf das Gefüge des StPNV haben können. Schlussendlich ist auch die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) als Akteur zu benennen, die im Auftrag des TMBLM verschiedene Aufgaben wahrnimmt. Dazu zählen u. a. solch strategische Planungen wie das Erstellen landesweiter SPNV-Konzepte, die Planung des Verkehrsangebots, die Vorbereitung und Begleitung von Vergabeverfahren, wie sie sich oben angeführt im NVP vorfinden. Damit, so könnte man meinen, sei der Kreis relevanter Akteure zur Abstimmung von Zielen zum Nahverkehr eines Landes geschlossen. Sachsen-Anhalt jedoch zeigt beispielhaft, dass es durchaus auch mit einer Beteiligung weiterer Akteure funktionieren kann. Dort gibt es auf Landesebene einen ÖPNV-Beirat, der sich aus Vertretern verschiedener Verbände und Vereine zusammensetzt und welcher das Land „bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen“, wie dessen Funktion im § 7 Abs. 5 des ÖPNV-Gesetzes von Sachsen-Anhalt festgeschrieben ist, unterstützen soll. Hier ist auch der VCD vertreten. Dies sollte meines Erachtens auch für Thüringen angedacht werden, weil Verbände wie der VCD Sprachrohr der Reisenden sind und womöglich einen ganz anderen Blick auf den Nahverkehr des Freistaates haben als durch die politisch gefärbte und von finanziellen Zwängen verengte Brille.

ANZEIGE

Voelkel

Natur gesund geniessen

Bio-Frucht- und Gemüsesäfte

Voelkel GmbH
Fährstraße 1 · 29478 Höhbeck OT Pevestorf
Tel. (0 58 46) 9 50-0 · Fax (0 58 46) 9 50-50
info@voelkeljuice.de · www.voelkeljuice.de

Initiative Bürger für Bahn im Wisentatal

Dietmar Eichhorn und Karl-Herrmann Schorn

Historische Gesichtspunkte

Die regelspurige Nebenbahn Schönberg (Vogtl)–Mühltroff–Schleiz wurde am 20. Juni 1887 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Sie schliesst in Schönberg an die Hauptbahn Leipzig–Plauen (Vogtl)–Hof (Saale) an. Von Schleiz führte seit 1930 die Schleizer Kleinbahn AG (bis 1969 elektrisch betrieben) nach Saalburg an der Bleilochtalsperre. Schon damals entstand dort ein sehr bedeutendes Naherholungsgebiet, das sogenannte Thüringer Meer. 1996 wurde der Gesamtbetrieb von Schleiz West bis Saalburg eingestellt. Auf der ehemaligen Bahntrasse entsteht derzeit ein Radweg. Zwischen Schönberg und Schleiz fuhren die letzten Güterzüge 1997. Den Personenverkehr betrieb ab 1998 die Vogtlandbahn GmbH bis zur neu gebauten ÖPNV-Schnittstelle Schleiz West. Am 09.12.2006 verkehrte der letzte planmässige Zug, denn die NVS (Nahverkehrservicegesellschaft Thüringen mbH, Erfurt) hatte die Leistungen als thüringischer Aufgabenträger im Auftrag des Freistaates einseitig abbestellt, weil das Fahrgastaufkommen zu gering sei. Anlass war die Kürzung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesregierung.

Bürgerinitiative „Rettet Schönberg-Schleiz“

Im Oktober 2006 bildete sich eine Bürgerinitiative. Sie lud für den 20.11.2006 zu einer Gesprächsrunde ein. Auf dieser waren unter anderem mehrere Vertreter verantwortlicher Behörden erschienen. Es gab folgende Ergebnisse:

- Die Abbestellung ist unwiderruflich.
- Die Strecke ist nicht stillgelegt. Jeder kann zu jeder Zeit Verkehr bestellen.
- Die Buslinie Schleiz–Mühltroff–Plauen wird nach Schönberg erweitert, um Anschlüsse zu den Zügen Richtung Hof und Plauen herzustellen.
- Die Bürgerinitiative bemüht sich um Möglichkeiten für einen SPNV nach Schleiz West.

Der Förderverein Wisentatalbahn e.V.

Die Bürgerinitiative hatte im Frühjahr 2007 erfolgreich Verkehrstage mit mehreren Zugpendlern auf der Strecke Schönberg–Mühltroff–Schleiz West veranstaltet. Die Struktur einer Bürgerinitiative erwies sich bei der Organisation und weiteren Entwicklung als Hemmnis. Am 22. 5. 2007 wurde deshalb in Mühltroff der „Förderverein Wisentatalbahn e.V.“ gegründet. Namensgeber ist der die Bahnstrecke begleitende kleine Fluss.

Ziele des Vereins sind unter anderem:

- Bemühungen um Wiedereinrichtung des SPNV;
- Zusammenwirken mit Fremdenverkehrsvereinen und touristischen Anbietern (z. B. Fahrgastschifffahrt Saalburg, Gastgewerbe entlang der Strecke), um Verkehr auf der Strecke zu entwickeln;
- Veranstalten von Sonderfahrten in mindestens monatlichen Abständen von Mai bis November auf der Strecke, um das

ANZEIGE

Genossenschaften und Kleinunternehmen in armen Ländern **brauchen Kredit**

Sie wollen **Ihre Rücklagen** ethisch fair und zugleich solide anlegen

Oikocredit bringt Sie zusammen !

Oikocredit
in Menschen investieren

Oikocredit ist eine internationale Genossenschaft, die sich für weltweite Gerechtigkeit einsetzt, indem sie Einzelpersonen, Kirchen und andere motiviert, ihre Rücklagen sozial verantwortlich zu investieren und damit benachteiligten Menschen durch Kredite eine Chance auf wirtschaftliche Eigenständigkeit zu geben. Es werden Finanzierungsmittel für Menschen bereit gestellt, die normalerweise von einer Geschäftsbank keine Kredite bekommen würden.

Kontakt:
Oikocredit
Förderkreis im östlichen Deutschland
einewelt haus
Schellingstr. 3-4
39104 Magdeburg

Tel. (03 91) 5 37 12 40
E-Mail: ostdt.fk@oikocredit.org

www.oikocredit.org

Bewusstsein für die Eisenbahn in der Region wach zu halten und um weitere Verkehrspotenziale zu erschließen.

Die Vereinsarbeit

Der Förderverein Wisentatalbahn e.V. ist eigentlich nur eine Eisenbahnverkehrsorganisation. Er bedient sich eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) und veranstaltet Gelegenheitsverkehr. Der Verein betreibt Öffentlichkeitsarbeit, z. B. die Herausgabe von Broschüren, Flyern, Fahrplänen und Pressemitteilungen, er verkauft Fahrkarten, bewirtschaftet die Züge und bemüht sich um Anschlussverbindungen auf der Strasse. Er besitzt weder Schienenfahrzeuge noch Strecke. Ausgehend von den Möglichkeiten des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) will er Akzeptanz und Unterstützung für „Eisenbahn heute“ erreichen. Der Verein will Verkehr auf die Schiene bringen und entwickeln. Dazu ist er bestrebt, das erforderliche günstige Umfeld herbeizuführen, indem er z. B. mit Tourismusverantwortlichen und Gewerbetreibenden zusammenarbeitet.

Die Verkehrstage der Jahre 2007 und 2008 wurden rege genutzt. Im Jahre 2008 wurden durchgehende Zug-Bus-Verbindungen Schönberg–Schleiz West–Saalburg angeboten. Damit wurde in Kooperation mit dem regionalen Busbetrieb, mit der Fahrgastschifffahrt Saalburg und den Fremdenverkehrsvereinen die historisch gewachsene Relation vom sächsischen Vogtland zum Thüringer Meer (Bleilochtalsperre) und zurück wieder belebt. Der Verein bestellt hierzu einzelne Busfahrten zwischen Schleiz West und Saalburg, denn das ÖPNV-Angebot auf dieser Relation ist seit vielen Jahren an den Wochenenden nicht mehr für einen sinnvoll langen Aufenthalt in Saalburg geeignet.

Die Orte Schönberg und Mühltroff zählen zu Sachsen, alle anderen Bahnhöfe liegen auf Thüringer Gebiet. Die unterschiedlichen Modalitäten zweier Bundesländer sind prägend für die Situation auf dieser Strecke: die NVS hat den SPNV abbestellt, der Zweckverband ÖPNV Vogtland würde eigenen Aussagen zufolge sofort für den sächsischen Teil bis Mühltroff bzw. Landesgrenze bestellen, wenn die NVS ihrerseits von der Landesgrenze bis Schleiz West bestellen würde. So kommt als realistische Chance nur der Gesamtverkehr Schönberg bis Schleiz West in Frage; und dies ist aussichtslos, solange die Thüringer Seite die SPNV-Bestellung ablehnt. Die Stadt Mühltroff fordert deutlich die Wiedereinrichtung des SPNV, die Stadt Schleiz ist hier bislang zurückhaltender. Beide Städte sind sich allerdings im Ziel der Nutzung der Strecke einig. Beide Kommunen und die regionalen Fremdenverkehrsvereine wollen den touristischen Sonderverkehr auf der Wisentatalbahn und sie unterstützen damit den Verein.

Im Sommer 2008 begann dieser, Sonderzugfahrten von Schleiz West und Mühltroff aus zu interessanten Fahrtzielen in Mitteldeutschland zu veranstalten, z. B. nach Naumburg, Schwarzenberg, Greiz oder Neuenmarkt-Wirsberg. Dies hat sich gut entwickelt, und damit wurde ein weiterer, den Vereinszielen entsprechender Bereich erschlossen.

Wieder Betrieb auf der Strecke: die grünweise Triebwagengarnitur im Mai 2008 am Haltepunkt Langenbuch (Foto: Harald Heinrich)

Aktuelle Sperrung der Strecke

Nach erfolgter Ausschreibung verpachtete die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Strecke an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE), Berlin, als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ab Ende Januar 2008. Am 30.1.2008 wurde der Pachtvertrag unterzeichnet. Zum 1. 11. 2008 sperrte die DB AG die Strecke, so dass keine Züge mehr verkehren können. Alle Verkehrstage Schleiz–Schönberg und zurück sind seitdem entfallen. Sonderfahrten zu anderen Reisezielen veranstaltet der FV WTB weiterhin und setzt Zubringerbusse von Schleiz und Mühltroff nach Schönberg ein.

Erst Ende März 2009 (!) erhielt die DRE die Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG. Die Erlaubnis zur erstmaligen Betriebsaufnahme nach § 7a AEG hat sie bis heute nicht. Für die bislang vorgesehenen Verkehrstage sind die Trassen bestellt worden und mussten abgelehnt werden. Ebenso verhält es sich mit den Sonderfahrten für das Teilstück Schleiz West–Schönberg. Die Trassen für die im Jahr 2010 geplanten Verkehrstage sind bestellt.

Ausblick – Wann fahren wieder Züge auf der Wisentatalbahn?

Eine künftige Bestellung von öffentlichem SPNV auf dieser länderübergreifenden Verbindung hängt im Wesentlichen von der Entwicklung der Positionen des sächsischen und des thüringischen Bestellers ab.

Ab wann wieder Sonderzüge verkehren können, scheint durch die Erteilung der Betriebserlaubnis nach § 7f AEG an die DRE bestimmt zu werden. Die Strecke ist ein öffentlicher Schienenweg, den das EIU betriebsfähig zu unterhalten hat. Der Übergang der Strecken von einem EIU auf das andere hat gemäss § 11(2) AEG lückenlos und so zu erfolgen, dass diskriminierungsfreier Trassenzugang möglich ist. Der Förderverein Wisentatalbahn ist nicht zugangsberechtigt. Wie jeder Andere kann er sich eines EVU bedienen, das zugangsberechtigt ist. Zur Eisenbahninfrastruktur Schönberg–Schleiz West gibt es seit vielen Monaten keinen Trassenzugang. Wer oder was ist das Trassenzugangshindernis? Als verantwortliche EIU kommen hier nur die DB AG oder die DRE in Betracht.

Der Übergang einer Strecke von einem EIU auf das andere hat nahtlos vonstatten zu gehen, d. h. das jeweilige EIU hat

die Genehmigung nach § 6 AEG und die Erlaubnis nach § 7f AEG, so dass auch nahtlos Trassenzugang gegeben ist. Bis Ende März 2009 war die Strecke an ein EIU verpachtet, das keine Genehmigung nach § 6 AEG hatte. In der Betriebspflicht war mindestens bis zu diesem Zeitpunkt die DB AG. Sie hätte Trassenzugang gewähren und insofern die Voraussetzungen für den sicheren Eisenbahnbetrieb aufrechterhalten müssen. Genau dies erwartet auch der Steuerzahler: einen öffentlichen Schienenweg ohne Trassenzugang darf man niemandem zumuten. Anzunehmen ist, dass die DB AG mit dem Übergang der Strecke an die DRE aus ihrer Verantwortung nach § 6 AEG entlassen wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt hat die DB AG den Trassenzugang nicht in gewünschtem Umfrage gewährt. Die Verpachtung der Eisenbahninfrastruktur an ein EIU ohne die Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG wurde von der zuständigen Behörde so zugelassen. Letztlich hat diese Praxis der Behörde faktisch zum Ausschluss des Netzzuganges geführt. Seit Pachtbeginn kann die DRE die erforderliche Erlaubnis nach § 7f AEG nicht nachweisen und keinen Trassenzugang gewähren können. Da die DRE nach unserer Wahrnehmung die erforderlichen Schritte zur Erlangung dieser Erlaubnis nicht vollzogen hat, also als Inhaberin der Betriebsgenehmigung nach § 6 AEG wahrscheinlich gegenüber den zuständigen Behörden immer noch nicht nachgewiesen hat, dass der sichere Betrieb auf der Strecke möglich ist, haben wir den Eindruck, dass die Gewährung des Trassenzuganges seitens des EIU nicht zeitnah angestrebt wird.
Keines der beiden erwähnten EIU war bzw. ist offensichtlich durch die möglichen Sanktionen seitens der zuständigen Behörden zu beeindrucken. Beide sehen sich derzeit nicht in der Betriebspflicht – obwohl eindeutig Betriebspflicht für diese Strecke besteht. Sowohl die DB AG als auch die DRE behaupten jeweils von sich, selbst nicht die Betreiberin zu sein.
Die hier vorliegende, den Trassenzugang verhindernde Sondersituation ist im AEG eindeutig nicht vorgesehen. Sie widerspricht z.B. den §§ 11(2) und 14(1) AEG. Zu fordern ist die Koordination der Genehmigungspraxis mit dem Ziel, dass der Trassenzugang im gesamten Verfahren lückenlos aufrecht zu erhalten bleibt. Entsprechend haben die Genehmigungsbehörden umzudenken und die beteiligten EIU ihren Betreiberpflichten lückenlos nachzukommen. Rasches Handeln ist geboten, damit möglichst bald wieder Trassenzugang gewährt werden kann. Sobald der diskriminierungsfreie Trassenzugang erreicht ist, können die Sonderzüge der Wisentatalbahn wieder von Schönberg über Mühltroff nach Schleiz West und zurück verkehren.

VCD-Ortsgruppe Gera zu Besuch in Aachen

Sommerzeit, Reisezeit – das nahm die VCD-Ortsgruppe Gera wörtlich und besuchte Mitte Juni diese Jahres den VCD-Kreisverband Aachen-Düren. Damit wurde die Einladung, die von den Aachenern bei ihrem Besuch zur Bundesgartenschau 2007 Gera ausgesprochen wurde, endlich eingelöst.
Die Gastgeber hatten einiges auf die Beine gestellt, um den Ostthüringern ihre Region nahe zu bringen. Und so gehörte ein historischer Stadtrundgang über das Aachener Pflaster mit Verkostung der bekannten Printen ebenso dazu wie umfangreiche Fahrten im Euregionetz. Die Lage im Dreiländereck Belgien/Niederlande/Deutschland sowie die optimalen Verknüpfungen selbst im grenzüberschreitenden ÖPNV machten es möglich, innerhalb eines Tages mit dem Euregio-Ticket die Europaregion Maas-Rhein, in der fast 3,9 Millionen Menschen leben, mit Bus und Bahn zu bereisen. So konnten die Geraer die Baustelle der futuristisch anmutenden Bahnhofshalle von Liége-Guillemins (Belgien) bestaunen und in Hasselt (Belgien) die kostenlosen Stadtbusse im wahrsten Sinne des Wortes erfahren. In Maastricht (Niederlande) wurde wieder einmal deutlich, wie eine fahrradfreundliche Infrastruktur aussehen kann und angenommen wird. Beeindruckend waren dort auch die riesigen Parkplätze sowie eine Tiefgarage nur für Fahrräder.
Nach den jeweiligen Tagesetappen musste in den Abendstunden natürlich das gastronomische Angebot der Kaiserstadt getestet werden. Dabei gab es dann einen regen Erfahrungsaustausch unter anderem mit einem Vertreter von Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat sowie den Gastgebern über die Arbeit des VCD vor Ort. So setzen sich die Aachener, die ein eigenes Büro im Initiativen beherbergenden Welthaus nutzen, seit geraumer Zeit für den Bau einer Stadtbahn ein und haben mit der Idee für dieses „AC=Bahn“ genannte Projekt eine entsprechende Vision entwickelt (siehe http://www.vcd.org/aachen/ac-bahn/). Angespornt wurden sie dazu auch bei ihrem Besuch in Gera, wo zuletzt mit der Stadtbahnlinie 1 die Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen ÖPNV geschaffen wurden. In Aachen fuhr dagegen die letzte Straßenbahn vor 35 Jahren.
Nicht nur der Printen wegen, die übrigens nicht nur zur Weihnachtszeit schmecken, ist ein Besuch des Dreiländerecks sehr zu empfehlen.

Tour de Natur 2009

Die „Tour de Natur 2009“ führte von Magdeburg über die Colbitz-Letzlinger Heide, das Ökodorf „Sieben Linden“, Lüchow, Gorleben, das Storchendorf Wahrenberg, die Bundesstraße B189 bei Wittenberge, Pritzwalk, Luhme-Heimland, Neuruppin und Oranienburg nach Berlin. Dieses Jahr radelte die „Tour“ nicht nur für eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrspolitik sondern auch für eine neue Energiepolitik und eine aktive Friedenspolitik ohne Übungsplätze für die Bundeswehr.
Im Ökodorf „Sieben Linden“ erfuhren interessierte Teilnehmer von der regionalen Ansprechpartnerin des VCD Eva Stützel, dass nach Einstellung der Bahnstrecke von Oebisfelde nach Salzwedel eine Buslinie als Ersatz fährt, die radfreundlich organisiert ist. Die Busse haben zwar eine Transportmöglichkeit für Fahrräder die aber kaum genutzt wird, wegen des zusätzlichen

Aufwands für die Busfahrer, was eigentlich nicht sehr positiv ist. Es war dennoch erfreulich zu erfahren, dass die Busfahrer nichts dagegen haben, wenn Radler ihre Räder im hinteren Teil des Busses platzieren. Dadurch, dass kaum Räder auf dem aussen angebrachten Transportgestell sichtbar sind, kommt der Verdacht auf, dass sich ein Radtransport mangels Fahrgästen mit Fahrrädern nicht lohnt, was aber nicht der Fall ist.

Auf der B189 kam es zu einer polizeilich genehmigten und abgesicherten Demonstration in Form eines Frühstücks auf der Elbebrücke. Diese Demo machte auf die Alternative zum Bau der A14 zwischen Magdeburg und Schwerin aufmerksam, welche auch von Seiten des BUND favorisiert wird. Weitere Informationen über die „Tour de Natur 2009“ gibt es auf der Webseite „www.tourdenatur.net“ unter der Rubrik „Presse“.

Leipzig: Gehzeuge erzeugen Aufmerksamkeit

Leipzig ist eine Stadt der kurzen Strecken – eine gute Voraussetzung, um möglichst viele alltägliche Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die Leipziger Studierenden fahren die zentral in der Innenstadt gelegene Universität denn auch größtenteils per Fahrrad an. Nun gibt es aber seit einigen Wochen ein neues Innenstadtverkehrskonzept, daß viele Bereiche der Innenstadt für RadfahrerInnen sperrt. Eine in vieler Hinsicht schlechte Idee, so sagte sich eine Gruppe engagierter Fahrradfreunde aus den Reihen der VCD Ortsgruppe und des studentischen Referats für Ökologie und Verkehr, und machte sich an die Planung einer Aktionsreihe, die öffentlichkeitswirksam auf die Rechte nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer aufmerksam machen soll. Den spektakulären Beginn stellte eine Gehzeug-Demonstration durch die Innenstadt dar. Das Gehzeug ist ein von Prof. Hermann Knoflacher, TU Wien, erfundenes Holzgestell mit dem Maßen eines Autos. Von einem einzelnen Menschen getragen, demonstrieren Gehzeuge sehr eindrucksvoll den Unterschied im Flächenverbrauch eines Autos und eines Menschen. Gehzeuge irritieren die Betrachter durch ihre scheinbare Sinnlosigkeit und verdeutlichen dadurch, wie stark Autos in Bewußtsein der Betrachter verankert sind – ein Mensch in einem Holzkasten ist aufsehenerregend, ein Mensch in einem Blechkasten auf Rädern ein alltäglicher Anblick, selbst wenn er im Schrittempo durch die engen Innenstadtstraßen fährt.

Die elf Gehzeuge und der begleitende Fahrradtross zogen so am 26. Juni durch die Leipziger Innenstadt und riefen neben Aufsehen und Verwunderung überwiegend positive Resonanz bei den PassantInnen hervor.

NEUE WEGE-Redaktion sucht Mitstreiter

Sie verfolgen aufmerksam verkehrspolitische Themen in den Medien? Sie würden gern die Arbeit des Landesverbandes unterstützen und haben nur begrenzt Zeit für ehrenamtliches Engagement?. Dann sind Sie bei uns genau richtig: die NEUE WEGE-Redaktion sucht Verstärkung. Dreimal im Jahr gehen wir gemeinsam auf Recherche und gestalten die aktuelle Ausgabe.

Wenn Sie sich eine Mitarbeit vorstellen können, melden Sie sich unter **elsa-medien@vcd.org** *oder telefonisch in der Geschäftsstelle (siehe Impressum).*

Wir freuen uns auf Sie!

Umweltzone in Leipzig geplant

Die Stadtverwaltung Leipzig, die sich in der Vergangenheit regelmäßig gegen die Einrichtung einer Umweltzone im Stadtgebiet ausgesprochen hatte, hat im Frühsommer eine Kehrtwende unternommen: Nachdem die Anzahl der zulässigen Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub wiederholt überschritten worden war und die EU-Richtlinie zur Luftreinhaltung auch für Stickoxide ab 2011 einen Grenzwert vorsieht, der gegenwärtig nicht eingehalten wird, hat Ordnungsbürgermeister Rosenthal im Juni 2009 den Entwurf eines Luftreinhalteplans vorgelegt, der die Einführung einer Umweltzone mit Wirkung vom 1.1.2011 vorsieht. Weil diese Zone fast das gesamte Stadtgebiet erfasst und dann nur noch Kraftfahrzeugen mit grüner Plakette die Einfahrt erlaubt, steht die Wirtschaft der Stadt bei der Umrüstung bzw. Auswechslung von Fahrzeugen vor größeren Problemen und gründete ein Aktionsbündnis gegen die Umweltzone, das von der IHK geleitet wird und regen Zulauf bekam.

Nach Ansicht des VCD wäre das Thema politisch nicht so eskaliert, wenn die Stadt die Umweltzone stufenweise eingeführt und mit Blick auf die noch nötige Umrüstung von Dieselfahrzeugen früher angekündigt hätte.

In der Stellungnahme der VCD-Ortsgruppe Leipzig zum Luftreinhalteplan wird angeregt, auch das Thema Geschwindigkeitsreduzierung gründlicher einzubinden: Diese dient nicht nur der Verkehrssicherheit, sondern senkt auch die Stickoxidemissionen. Die verbessere Konkurrenzfähigkeit von Fahrrad und Straßenbahn bei Verlangsamung des Autoverkehrs lässt auch Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl erwarten. Zudem wird bei geringeren Geschwindigkeiten weniger Feinstaub aufgewirbelt.

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel.: 0341.2155535 | Fax: 0341.2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org, www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16–19 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr
Büroleitung: Hildegard Schumann
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19, 01157 Dresden, Tel.: 0351.4218528
Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder: **Lutz Dressler (Dresden)** Presse, Straßenbau/Autos, Verkehrslärm, Rikschas
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de
Andreas Grimm (Erfurt) Verkehrspolitik, Fahrrad, Flugverkehr, Thüringen, E-Mail: anton_gustav@web.de
Karsten Imbrock (Dresden) Güterverkehr, Verkehrssicherheit, Kinder+Schüler, Sachsen, E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Ralf Kuke (Erfurt) Eisenbahn, ÖPNV, Fußgänger, E-mail: Erfurt@vcd.org
Matthias Reichmuth (Leipzig) Kooperationen,örtliche Ansprechpartner, E-Mail: Reichmuth.Scheibe@web.de
Michael Schicketanz (Zahna) Projekt „für mich. für dich. fürs klima“, VCD-Länderrat, Sachsen-Anhalt, E-Mail: Wittenberg@vcd.org
Jürgen Störch (Radebeul) Schatzmeister, E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de
Gestaltung der Internetseite: Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org
Koordination Fahrgastbeiräte: Gilbert Weise, Gera, Tel: 0365.7112702, E-Mail: gw806@freenet.de

VCD-Bundesverband
Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin
Tel.: 030.2803 51-0 | Fax: 030.2803 51-10, www.vcd.org

UNSERE KONTAKTE VOR ORT

SACHSEN

Kreise Bautzen/Görlitz (ehem. Löbau-Zittau)
Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592.369361
E-Mail: Armin-uizo@web.de

Ortsgruppe Chemnitz NEU
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.4012426
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität“ der Agenda 21, jeden 2. Dienstag im Monat, 17.30 Uhr im Umweltzentrum, Henriettenstraße 5, 09112 Chemnitz*

Ortsgruppe Dresden
Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351.4218528
E-Mail: dresden@vcd.org | *Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr im Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden,Tel.: 0351.4943-316*

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag im Monat, 19.30 Uhr (im VCD-Büro, vgl. Landesgeschäftsstelle)

Kreis Leipzig
Hans-Martin Schlegel, Zwenkau, Tel.: 034203.44840
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Meißen
Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351.8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Kreis Mittelsachsen
Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731.212521
E-Mail: mittelsachsen@vcd.org

Kreis Nordsachsen
Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207.41506
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Sächsische Schweiz/Osterzgebirge (ehem. Weißeritzkreis)
Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde, Tel. 03504.618585
E-Mail: jens.grueneliga@web.de

Kreis Zwickau
Anne-Sophie Berner, Lichtenstein, Tel. 037204.87103 NEU
E-Mail: a-s.berner@web.de

SACHSEN-ANHALT:

Altmarkkreis Salzwedel
Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden, Tel.: 039000.90875 (p.), 039000.51237 (d.), E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Christian Zschieschang, Köthen. Tel.: 03496.405227
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Kreisgruppe Burgenlandkreis NEU
Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445.772894,
E-Mail: juereuter@t-online.de | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot“, Domplatz 21, 06618 Naumburg*

Kreis Harz
Jens Kiebjieß, Osterwieck, Tel: 039421.68670
E-Mail: Kiebjiess@t-online.de

Dessau-Roßlau NEU
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.6614082, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Mittwoch im Monat, 20 Uhr im Kiez im Dachgeschoss, Bertold-Brecht-Straße 29/29a, 06844 Dessau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Jürgen Bruder, Tel.: 0345.6871264, E-Mail: Halle@vcd.org
Treffen: nach Vereinbarung

Ortsgruppe Magdeburg
Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391.5570207
E-Mail: magdeburg@vcd.org

Kreis Wittenberg
Michael Schicketanz, Zahna, Tel.: 034924.20207
E-Mail: wittenberg@vcd.org

THÜRINGEN

Ortsgruppe Erfurt
Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361.4212781, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Dienstag im Monat, 20 Uhr im „Gasthaus Moser“, Michaelisstraße 37, 99084 EF

Ortsgruppe Gera
Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365.8311338, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1, 07545 Gera

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

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

Impressum:
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Bankverbindungen: Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97; Spendenkonto: Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.
Erscheinungsweise: dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage: 2000 Stück
Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth. Jana Fischer, Christian Zschieschang. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig
Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss der Ausgabe 1/2010 ist der 19.12.2009, Ausgabe erscheint am 19.1.2010
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351 4519309 oder 0172 9226750, Fax: 0351 3237013, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Schneider, Eichler, IG Wisentatalbahn, Schicketanz

Kommt Euch näher!

Anlässe sich näherzukommen gibt es viele – einfacher macht's das Ticket des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes. Das gilt für Zug, Tram und Bus. Also einsteigen und dahin fahren, wo was los ist.

Ausgefeilte Tourentipps finden Sie zum Beispiel in den neuen Faltplänen „Wander Lust!", „Fahr Rad!" und „Stadt Bummel!" oder auf www.mdv.de. Die Pläne können Sie kostenfrei bestellen – im Internet oder unter 01803 223399*.

In Mitteldeutschland
gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n