



# VCD

Verkehrsclub  
Deutschland

Elbe-Saale  
Sachsen, Sachsen-Anhalt  
und Thüringen

4 / 0 4

## Informationsblatt



Editorial	3
Magazin	4-5
Themenschwerpunkt	6-10
Bahn & Bus	11-12
VCD aktiv	13-14
Kontakte	- 15

### Themenschwerpunkt: Verkehrslärm

Wenn Sie Mitglied werden,  
klebt an dieser Stelle im nächsten Heft  
Ihr persönlicher Adressaufkleber  
Mitglieder erhalten 4mal jährlich NEUE WEGE und  
bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift FAIRKEHR

NEUE WEGE

# Mitglied werden beim VCD – gemeinsame Ziele und für Sie den Nutzen!

Der Verkehrsclub Deutschland e. V., kurz VCD, ist beides:  
Erstens ist er eine **Wertegemeinschaft** von Menschen, denen Verkehrssicherheit wichtiger ist als Höchstgeschwindigkeit, für die die Umwelt einen Wert hat und die das Verkehrsgeschehen eher vom Bürgersteig aus als durch die Windschutzscheibe wahrnehmen. Die lieber in die Sicherheit von Kindern und in attraktive Bahnverbindungen als in Autobahnen investieren wollen und die wissen, dass es auch eine politische Entscheidung ist, welcher Organisation sie Ihren Mitgliedsbeitrag anvertrauen.

Zweitens bringt er seinen Mitgliedern **praktischen Nutzen**:  
Als Fahrgastverband vertritt er Ihre Interessen bei der Deutschen Bahn AG und zahlreichen Verkehrsunternehmen. So wurde die Einführung der BahnCard 1992 vom VCD erkämpft und Ihre Wiedereinführung als BahnCard 50 im Jahre 2003 auch. Mit der Bahnreisebörse des VCD im Internet ([www.ticket-teilen.de](http://www.ticket-teilen.de)) können Sie bis zu vier Mitfahrer für Ihre Bahnreise finden und das Rabattsystem der Deutschen Bahn AG voll ausnutzen.

Zugleich ist er aber auch eine **Alternative zu Automobilclubs**, weil er den Verkehrsteilnehmern alle Sicherheiten bietet, die sie brauchen, von der ökologisch gestaffelten Kfz-Haftpflichtversicherung bis hin zum Auto- oder Fahrrad-Schutzbrief – ohne dass sie damit die Autolobby verstärken.

Und damit es für Sie **noch mehr Vorteile** gibt, hat der VCD auch regionale Kooperationen geschlossen, die eine Mitgliedschaft für Sie interessant machen. Hier eine Auswahl:

Wittenberg, Weimar, Halberstadt oder Merseburg Mitglied von teilAuto werden und die Angebote des Car-Sharings nutzen möchten. Außerdem zahlen Sie beim Start eine ermäßigte Kautions ein.  
Info-Tel.: (0180)1494949 oder Internet: [www.teilAuto.net](http://www.teilAuto.net).



**Fahrrad:** Im Fahrradfachgeschäft „Fahrradies“ in Halle/S., Bernburger Straße 25 erhalten VCD-Mitglieder auf alle Leistungen 5% Ermäßigung, dies gilt sowohl für den Neukauf von Fahrrädern als auch für Reparaturen oder andere Leistungen.



**Bootsverleih:** Auch in diesem Jahr gibt es Sonderkonditionen für VCD-Mitglieder beim Bootsverleih Wiederhold am Riveufer in Halle (Saale).



**Umweltverband:** VCD-Mitglieder zahlen beim „Ökolöwe Umweltbund Leipzig“, der Regionalorganisation der Grünen Liga im Regierungsbezirk Leipzig, seit Frühjahr 2002 nur noch einen Jahresmitgliedsbeitrag von 20 EUR (Normalpreis 40 EUR).

Und noch ein Hinweis: Der VCD ist als gemeinnützig anerkannt, weil er den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit fördert. Daher ist der **Mitgliedsbeitrag steuerlich absetzbar**, gleiches gilt für Spenden an den VCD.

Die untenstehende **Beitrittserklärung** passt prima auf eine Postkarte nach Bonn. Und wenn Sie schon Mitglied sind, fällt Ihnen vielleicht der Name einer Freundin (oder eines Freundes) ein, der dort noch nicht eingetragen wurde ...



**Car-Sharing:** Als VCD-Mitglied erhalten Sie eine Startgutschrift von 25 EUR, wenn Sie in Halle, Leipzig, Erfurt, Dessau,

Ihre Beitrittserklärung können Sie ausschneiden, auf eine Postkarte kleben und absenden an:  
VCD e. V., Kochstraße 27, 10969 Berlin

E0044

## Ich werde VCD-Mitglied.

Ich trete dem VCD zum 01.  10.  20.  31. bei. Jahresbeitrag

- Einzelmitgliedschaft** 38 Euro
- Haushaltsmitgliedschaft** 45 Euro  
alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- Reduzierter Beitrag** 20 Euro  
(wenn Sie z. Zt. nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)
- Juristische Person** (Firmen, Vereine usw.) 100 Euro

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

Name (oder Firma, Verein usw.)

Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ und Wohnort

Geburtsdatum

tags  abends

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

Nr. Bankleitzahl

Geldinstitut

Kontoinhaber/in (falls nicht identisch mit dem Mitglied)

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

### Der VCD macht sich stark

- für die Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zufußgehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren, Inline-Skaten
- für die kundenfreundliche Bahn: Das VCD-Bahnkunden-Barometer
- für einen besseren Nahverkehr: Der Kunde als König in Bus und Bahn
- für den Fahrradverkehr: Mit dem Fahrrad-Masterplan
- für die Lkw-Gebühr: Gut auf der Bahn ist besser
- für die clevere Autonutzung: Car-Sharing, VCD Mitfahrzentrale, VCD Auto-Umweltliste
- für den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Behinderte, Kinder, Senioren

### Der VCD bietet Ihnen als Mitglied

- Interessenvertretung: Wir machen uns für Ihre Anliegen als ökologisch mobiler Mensch stark
- Verkehrsberatung: Fachlich, sachlich, kompetent beantworten wir Ihre Fragen rund um die intelligente Nutzung des Umweltverbundes
- sechsmal im Jahr »fairkehr«: Das Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen
- die ökologische Kfz-Versicherung: Der »VCD Eco-Club«
- Ihr Mitgliedsausweis: Die VCD Go!Card bietet umfassenden Infodienst und organisatorische Hilfe unterwegs mit 24-h-Notruf
- günstige Schutzbriefe: Für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger

Neugierig?

Info-Telefon 0 30/28 03 51-0  
E-Mail [service@vcd.org](mailto:service@vcd.org)  
Internet [www.vcd.org](http://www.vcd.org)







Seien Sie ehrlich: Stört es Sie auch, wenn der Lärm der Straße bis in die Wohnung dringt oder sich Motorradkrach beim Wochendausflug bis in Ruhe versprechende Orte drängt? Dann sind Sie nicht allein. Die Mehrzahl der Deutschen empfindet ihre Umwelt als zu laut. Ein bedeutender Anteil dieses Lärms geht vom Verkehr aus, davon wiederum das Gros vom Straßenverkehr.

So wundert es nicht, dass entlang von Hauptstraßen, stark belegten Eisenbahntrassen oder Flugplätzen vermehrt Wohnraum leer steht. Wer nicht vom Lärm wegziehen kann, läuft Gefahr, in viel höherem Maße an Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu leiden als der Bevölkerungsdurchschnitt. Dies ist mittlerweile durch eine Vielzahl von Studien bewiesen.

Dem entgegen zu wirken ist am Besten durch die Minderung des Lärms oder dessen Ursachen. Dies kann beispielweise im Rahmen von Lärminderungsplänen erfolgen. Aktuelle Fragen zum Thema Lärm unter politischen, wissenschaftlichen bzw. kommunalen Gesichtspunkten haben wir in unseren Themenschwerpunkt gewidmet.

Bei Durchblättern dieser Ausgabe werden Sie auf ein Novum stoßen. Erstmals erscheint unsere Zeitschrift in Teilen Nordfrankens. Kommt diese „Testausgabe“ bei den VCD-Mitgliedern im bayerischen Norden an, soll das Projekt eine feste Institution werden. Schließlich verbinden viele Verkehrswege und -probleme die Dreiländerregion Sachsen – Bayern – Thüringen.

Am 12. Dezember ist Fahrplanwechsel. Was sich dann ändert, können Sie bei uns nachlesen, darüber hinaus viel Informatives zum Thema Verkehr aus der Region. Wie immer sind wir an Ihren Meinungen und Anregungen per Post, Fax oder E-Mail interessiert.

*Eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start in das neue Jahr wünscht Ihnen die NEUE WEGE-Redaktion.*

### Zum Thema Biokraftstoffe

Sehr schön, dass Ihr einen Artikel zum Thema Biokraftstoffe gemacht habt. Leider habt ihr den wahrscheinlich wichtigsten weil unproblematischsten schlicht vergessen: kaltgepresstes Pflanzenöl (auch manchmal unter Salatöl zu finden). Neben den energetischen Vorzügen (der Herstellungsaufwand verbraucht nur alles in allem 15% der Energie, die er bereitstellt) bietet er eine Menge anderer: ohne teure Technik tankbar, wasser- und feuerungsfählich, nicht explosibel, ungiftig, sehr hohe Energiedichte (ca. 2,5 mal höher als bei flüssigem Wasserstoff), nicht flüchtig (ein großes Problem bei der Wasserstofflagerung), sehr hohe Hektarerträge bei einer Vielzahl von Ölpflanzen (in Deutschland z. B. außer Raps, Sonnenblumen und Lein auch Leindotter, Mohn, Senf u.a., die als Mischsaat zum Anbau kommen können) und dezentral herstellbar. Einziger Kritikpunkt ist die in Deutschland zur Herstellung oft betriebene, aber absolut unnötige Intensivdüngung mit Mineraldünger beim Rapsanbau.

Das ganze schreibe ich als jemand, der mit einem umgerüsteten Golf TD ca. 220 000 km kaltgepresstes Rapsöl fährt und noch nie stehengeblieben ist. Ganz wichtig: Beachte den Unterschied zwischen dem durchaus problematischen „Bio“-diesel, der erst mit (meist auch noch fossil hergestelltem) Methanol in großen, zentralen Anlagen verschlechtert wird, damit er von herkömmlichen Motoren genutzt werden kann und Pflanzenöl, dass so wie es vom Feld kommt kaltgepresst und gefiltert wird und z. B. in meinem 1000 Liter-Tank in der Garage gelagert werden kann.

Außerdem gibt es noch Unterschiede bei der Fahrzeugumrüstung, wir empfehlen die Ein-Tank-Technologie, bei der der Motor so umgerüstet wird, dass ich das Pflanzenöl einfach in jedem Mischungsverhältnis tanken kann – aber auch mit Diesel fahren, wenn nötig. (Mittlerweile gibt es jedoch genug Tankstellen, um auch im Urlaub gut versorgt zu werden (Liste unter [www.rerorust.de](http://www.rerorust.de)).

Ulrich Wieland, Aue

**Redaktionsvorschau**  
Themenschwerpunkt im Heft 01/2005:  
**Urlaub ohne lange Wege**

**IMPRESSUM:**  
**Herausgeber:** Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Grünwaldstraße 19, 04103 Leipzig  
**Bankverbindungen:** Geschäftskonto: Kto-Nr. 5 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97; Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.  
**Erscheinungsweise:** viermal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen im Mitgliedsbeitrag enthalten.  
**Auflage:** 2000 Stück  
**Redaktion:** ([www.elsa-medien@vcd.org](mailto:www.elsa-medien@vcd.org)) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Thoralf Roick, Jan Krehl. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

**Gestaltung:** KASSLER Grafik-Design, Leipzig  
**Druck:** Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.  
**Redaktionsschluss:** der Ausgabe 1/05: 4. Februar 2005, erscheint am 8. März 2005  
**Anzeigenverwaltung:** Frank Michler, Willy-Reinl-Str. 4, 09116 Chemnitz, Tel. und Fax: 03 71/4 02 15 06, E-Mail: [michlerfrank@web.de](mailto:michlerfrank@web.de)  
**Bildnachweis:** Titelbild: privat  
Seite 5: Matthias Roeser, Berlin  
Seite 6: privat  
Seite 8: Rüdiger Herzog, Berlin  
Seite 9: Büro MdB Peter Hettlich  
Seite 14: Archiv NEUE WEGE

## Per Bahn zur Himmelsscheibe

Die Himmelsscheibe von Nebra und der Sonnenwagen von Trundholm (Dänemark) sind die berühmtesten Ausstellungsstücke der Landesausstellung „Der geschmiedete Himmel“, die noch bis zum 24. April 2005 im Landesmuseum für Vorgeschichte in Halle (S.) zu sehen ist. Wer mit der Bahn kommt und an der Kasse eine tagesaktuelle gültige Fahrkarte nach Halle vorlegt, zahlt nur 4,- Euro Eintritt, ansonsten 6,- Euro. Ab Hbf Halle erreichen Sie das Museum in der Richard-Wagner-Straße 9 mit Straßenbahnlinie 7 (Richtung Kröllwitz) bis zur Haltestelle „Mozartstraße“. Geöffnet ist täglich außer montags von 9–19 Uhr, Montag nach Voranmeldung. Nähere Informationen:

**Telefon 0345/ 52 47 30 bzw. Internet: [www.archlsa.de](http://www.archlsa.de)**

## Verbundtarif für Mittelthüringen ab Ende 2005

Ab dem 11. Dezember 2005 sollen Reisende in Mittelthüringen mit einem einzigen Fahrschein verschiedene Verkehrsmittel des ÖPNV nutzen können. Die Bahn-, Regional- und Stadtverkehrsunternehmen in der Region Erfurt – Weimar – Jena – Apolda haben sich nach Aussagen der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen auf ein gemeinsames Tarifmodell geeinigt. Allerdings ist auf Grund wirtschaftlicher Risiken zwischenzeitlich die Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV Sömmerda und Weimar aus dem Projekt ausgestiegen. Die Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen bemüht sich um tarifliche Übergangsmöglichkeiten für die Fahrgäste.

Die ostthüringische Großstadt Gera möchte nach einem Beschluss ihres Stadtrates spätestens zum 1. Januar 2005 (?) dem Verkehrsverbund beitreten. Zudem bemühen sich auch Sömmerda, Gotha und der Saale-Holzland-Kreis, in der 2. Phase einzusteigen.

## City-Ticket jetzt für 66 statt 46 Städte

Aus dem Zug steigen und am Zielbahnhof zuerst den Fahrkartenautomaten verstehen, bevor man mit dem ÖPNV weiter fahren kann – in mittlerweile 66 Städten ist es damit vorbei. Durch Kooperationsvereinbarungen mit den Verkehrsbetrieben der meisten deutschen Großstädte hat es die DB AG möglich gemacht, mit dem Bahnticket im ÖPNV einfach weiter bis zur Zieladresse und von dort bei der Rückfahrt wieder bis zum Bahnhof zu reisen. In unserem Verbreitungsgebiet war dies bis 11. Dezember 2004 nur in den Zielstädten Dresden und Erfurt möglich, ab dem 12.12.2004 können nun auch Chemnitz, Halle und Leipzig mit dem City-Ticket bereist werden.

Voraussetzung für die Nutzung ist allerdings:

- Nutzung einer BahnCard (BC 25, BC 50 oder ab 12.12.2004 auch BC100)
- Das Ticket wurde für Fernverkehrszüge (ICE, IC, IR) ausgestellt.
- Entfernung von mindestens 100 km vom Start- zum Zielbahnhof

- Festlegung auf ein Rückfahrdatum.

Beim Kauf entsprechender Fahrkarten wird die Fahrkarte automatisch und ohne Aufpreis als City-Ticket ausgestellt. Bei Nutzung des Mitfahrerrabattes, den es für BahnCard-Kunden noch bis Ende 2005 gibt, profitieren die Mitfahrer ebenfalls vom City-Ticket.

Damit der Mitfahrerrabatt nicht – wie von der Bahn geplant – wieder gestrichen wird, hat der VCD eine bundesweite Unterschriftenaktion gestartet.

**[www.bahn.de/pv/view/angebote/baca/cityticket.shtml](http://www.bahn.de/pv/view/angebote/baca/cityticket.shtml)**

## Dresden: Waldschlößchenbrücke gestoppt?

Seit der Kommunalwahl in Sachsen haben sich die Mehrheiten im Stadtrat in Dresden zugunsten der Nichtbefürworter des Baues der Waldschlößchenbrücke verändert. Die neue Stadtratsmehrheit hat Anträge zur Umleitung eines Teils der Gelder eingebracht. Es waren ca. 127.000 EUR, die für die weitere Planung reserviert waren. Die Stadtverwaltung hatte sie jedoch schon dafür ausgegeben, ohne den Stadtrat zu benachrichtigen.

Kurz vor der Wahl zum Landtag hatte Wirtschaftsminister Gillo (CDU) der Stadt noch die Fördermittelzusage über 96 Mill. EUR übergeben (als „Wahlkampfhilfe“ für die CDU?).

Zur Zeit sammeln die Befürworter des Baues Unterschriften für einen Bürgerentscheid. Die Frage ist leider einfach wie irreführend: „Sind Sie für den Bau der Waldschlößchenbrücke?“ Dass die Stadt die Eigenmittel kaum aufbringen kann, wird in der Fragestellung nicht erwähnt. Ebenso fehlt die Information, dass dafür im Kulturbereich, Jugendbereich und bei der Straßensanierung starke Einschränkungen vorgenommen werden müssten. Dafür soll sogar die Grundsteuer erhöht werden. Über eine Spende für einen eventuellen Prozess ist die Grüne Liga dankbar.

Mehr darüber im Internet: **[www.elbwiesen-erhalten.de](http://www.elbwiesen-erhalten.de)**

## Spartipp des VCD für Verkehrsverbände

Bei Nutzung von Einzel- oder Mehrfahrkarten gelten in Verkehrsverbänden unterschiedliche Geltungsdauern. Wer etwa in Leipzig innerhalb einer Wabe fährt, darf mit dem Einzelfahrschein diese Wabe eine Stunde lang befahren. Bei manchen Wegen können Sie es innerhalb einer Stunde schaffen, zum Ziel und wieder zurück zu gelangen, zum Beispiel bei kürzeren Einkäufen oder Begleitdiensten zum Bahnhof. Dann brauchen Sie für die Rückfahrt nicht noch einmal zu entwerfen. Dauern Ihre Erledigungen einschließlich Hin- und Rückfahrt über 1 Stunde, aber weniger als 90 Minuten, so ist es am günstigsten, eine Einzel- oder Mehrfahrkarte für 2 Zonen zu lösen: Diese gilt 90 Minuten lang und ist immer noch preiswerter als zwei Fahrkarten für eine Zone. Schließlich verpflichtet Sie niemand, mit diesem Ticket die zweite Zone wirklich zu erreichen. Ähnliche Effekte gibt es bei weiteren Tarifzonen oder im Vergleich zwischen Kurzstrecken- und normalen Tickets. Prüfen Sie die Tarife Ihres Verkehrsverbands einmal unter diesem Aspekt für Ihre Fahrten!



Connex erweitert das Angebot in Dresden (näheres auf Seite 11)

Straßen verlaufen, das meist nicht leisten können, besonders wenn sie wenige Einwohner auf großen Flächen haben, sind die Landkreise die bevorzugten Partner zur Übernahme der Straßen: Im Landkreis Eichsfeld wurde bereits zusammen mit der Kommunalaufsicht an einem Vertragsentwurf gearbeitet, der den Orten anbietet, die Straßen durch den Kreis zu unterhalten. Die einwohnerstärkeren Gemeinden würden dann über die Kreisumlage stärker herangezogen. Falls dieses Modell nicht funktioniert, befürchtet Gerald Schneider, Leiter des Bauamtes beim Landkreis Eichsfeld, dass manche Straße dann aus Geldmangel nicht mehr instand gehalten und sogar irgendwann ganz verschwinden wird.

## Bald Straßenrückbau wegen Einwohnerschwund?

Die Einwohnerzahlen unserer drei Bundesländer (Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt) sinken stetig, da ein starkes Geburtendefizit und zudem Abwanderungserscheinungen gleichzeitig wirksam werden, insbesondere in ländlichen Gegenden. Damit sinkt inzwischen auch das Verkehrsaufkommen auf Straßen und Schienen. Bei der Bahn kennt man das Phänomen namens „Abbestellung von Regionalverkehrsleistungen“ oder „Stilllegung“ bereits seit längerem, im Straßennetz schien es dagegen lange, als ob auf Wunsch der kommunalen und regionalen Politiker immer nur noch mehr dazu gebaut würde. Tatsächlich wird noch immer Geld in den Bau von Autobahnen durch dünn besiedelte Gegenden investiert, und auch der Neubau von Ortsumfahrungen führt nicht zu einem Rückbau der bisherigen Ortsdurchfahrten, d. h. die Flächenversiegelung nimmt bis heute zu.

Die ersten Anzeichen einer Trendwende sind aber in Sicht: In Thüringen existiert seit einigen Jahren ein Landesabstufungskonzept. Danach gibt das Land – aus Kostengründen – bisher in seiner Zuständigkeit liegende Straßen an die Kommunen ab, falls die Verkehrsbelastung so stark nachgelassen hat, dass ein Weiterbetrieb als Landesstraße nicht gerechtfertigt ist. Das Thüringer Straßengesetz hat hierzu Kriterien definiert. Schrittweise umgesetzt wird das Abstufungskonzept seit 2001, vollständig wirksam soll es etwa bis 2015 bzw. 2020 werden. Die Kosten entfallen danach auf die Kommunen oder die Landkreise – und hier sind die Kassen natürlich auch leer. Immerhin kostet die Unterhaltung eines Landesstraßenkilometers etwa 5.000 EUR jährlich, darin enthalten sind der Winterdienst, das Mähen der Grases am Straßenrand, das Auffrischen von Markierungen und kleine Reparaturen. Da sich Gemeinden, auf deren Gemarkung die



so zufrieden sind,

dass sie Ihnen sogar  
ein Ständchen spielen.

# Hp1

Hp1 – Marketing-Services  
im ÖPNV

Altleutewitz 11  
01157 Dresden

Tel.: 03 51/4 24 40-0

E-Mail: Hp1@probst-consorten.de

[www.probst-consorten.de/hp1](http://www.probst-consorten.de/hp1)



Intelligente  
Kundenkontakte

## **Umgebungslärm – Bewertung und Bekämpfung**

Peter Hettlich, MdB

Schlafstörungen, Infarktrisiko, Bluthochdruck, Kopfschmerzen, Schwerhörigkeit, Aggressivität – dies sind nur einige gesundheitsschädigende Wirkungen, die Lärm auslösen kann. Daneben hat Lärm handfeste wirtschaftliche Folgen. Er senkt die touristische Attraktivität und lässt den Wert von Immobilien verfallen.

Die Lärmbelastung des Menschen hat im 20. Jahrhundert in Deutschland kontinuierlich zugenommen und ein unerträgliches Maß erreicht. Sie wird subjektiv als größte Umweltbelastung empfunden. Verkehrslärm – insbesondere durch den Straßenverkehr – stellt im Allgemeinen die größte Lärmquelle dar. Auch in Zukunft werden weitere Räume durch den Bau von Verkehrsstrassen und Flughäfen sowie zunehmenden Verkehr verlärmert. Die ICE- und die Autobahntrasse durch den Thüringer Wald, die A17 von Dresden nach Prag und die derzeit heiß diskutierte Entwicklung des Flughafens Halle-Leipzig zum Luftdrehkreuz für den Güterverkehr sind nur einige Beispiele dafür. Es wird höchste Zeit, den verkehrsbedingten Belastungen konsequent entgegen zu wirken.

Lärmschutz ist eine der größten Herausforderungen der rot-grünen Umwelt- und Gesundheitspolitik auf Bundesebene. Im Vergleich mit anderen europäischen Staaten kann sich der Lärmschutz in Deutschland sehen lassen. Die Grenzwerte im deutschen Immissionsschutzrecht sind für viele Staaten noch Zukunftsmusik. Allein 130 Mio. EUR investiert der Bund jährlich in Maßnahmen der Lärmvorsorge an Bundesstraßen.

Der beste Lärmschutz ist die Lärmvermeidung an der Quelle. Der Fortschrittsbericht 2004 „Perspektiven für Deutschland – Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung“ nennt weitere wichtige Tätigkeitsfelder der Bundespolitik: Lärmsanierungsprogramme an Schiene und Straße, Lärmschutz an Flughäfen und Lärminderungsplanung.

Aktueller Schwerpunkt im Bundestag ist die Bearbeitung des Umgebungslärmgesetzes und nachfolgender Regelungen. Damit wird endlich die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ – kurz EU-Umgebungslärmrichtlinie - umgesetzt. Ziel des Gesetzes ist es, Umgebungslärm zu vermeiden, ihm vorzubeugen oder ihn zu verringern. Erstmals gelten europaweit einheitliche Regelungen zur Lärmerhebung, -bewertung und zum Lärmschutz.

Bereits die Ansätze und Definitionen der Umgebungslärmrichtlinie und des Umgebungslärmgesetzes besitzen eine neue Qualität. Im Unterschied zur bisherigen Rechtslage, in der bislang nur von schädlichen Auswirkungen von Geräuschen in bestimmten Gebieten die Rede war, geht man nun von beste-

henden Belastungen aus. Besonders in dicht besiedelten Räumen spielt die Lärmsummation eine wichtige Rolle. Der neuartige Regelungsansatz „Management of Environmental Noise“ zielt auf die Verbesserung der Lärmsituation ab – keine Selbstverständlichkeit in der bisherigen Rechtssystematik. Der Begriff „Umgebungslärm“ ist eine weitere Umschreibung von Lärm und umfasst „unerwünschte Geräusche“ weit unter der Schwelle der bisher üblichen „schädlichen Umwelteinwirkungen“. Er stellt auf „Umweltqualität“ und den Schutz ruhiger Gebiete, d.h. vorsorgenden Lärmschutz, ab.

Wesentlicher Inhalt des Bundesgesetzes ist die Einführung der Strategischen Lärmkartierung für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und große Flughäfen. Auf der Grundlage dieser Karten sind bei hohen Belastungen Lärminderungspläne zu erstellen, die Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms sowie zum Schutz ruhiger Siedlungsbereiche vorsehen.

Die Vollzugskosten müssen von den Kommunen getragen werden. Sie können jedoch auf der Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes finanziert werden. Die Förderbedingungen dafür wurden entsprechend erweitert.

Verbessert wird auch der Zugang zu Umweltinformationen. Jeder Bürger besitzt einen Anspruch auf umfassende Information über den in den Lärmkarten erfassten Umgebungslärm. Die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung der Lärminderungspläne ist verbindlich vorgeschrieben.

Außerdem finden sich Vorgaben der EU-Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung (SUP) im Umgebungslärmgesetz wieder, denn im Bereich der Lärminderungsplanung sind Umweltauswirkungen zu prüfen. Schließlich wird durch das Umgebungslärmgesetz die Verordnungsermächtigung des Bundesimmissionsschutzgesetzes erweitert. Zukünftig kann der Betrieb von Anlagen oder Anlagenteilen von der Erfüllung von Umweltschutzbestimmungen abhängig gemacht werden. Entsprechende Verordnungen können das „Inverkehrbringen und Einführen“ regeln.

Das Umgebungslärmgesetz ist ein wichtiger Meilenstein im Lärmschutz. Es darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass auf der Bundesebene wie auch von den Kommunen noch viele Anstrengungen unternommen werden müssen.

### **Lärminderungsplan für Dresden-Striesen – Ost / Blasewitz**

Jürgen Störch

Auf der Grundlage entsprechender Beschlüsse des Stadtrates von Dresden wurde im Jahre 2002 durch das Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (IVAS) ein Lärminderungsplan erarbeitet. Der Entwurf dieses Planes wurde vor einem breiten Gremium vorgestellt und diskutiert. Zu dieser Veranstaltung wurde auch der VCD eingeladen. Da ich zu dieser Zeit in Striesen wohnte, nahm ich als Vertreter des VCD an der Veranstaltung teil.

## Straßenverkehrslärm

Als Straßenverkehrslärm wird im allgemeinen Lärm von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen (Bundes-Autobahnen, Bundes-, Landes-, Gemeindestraßen und öffentlichen Parkplätzen) bezeichnet.

Geräusche von Fahrzeugen auf Betriebs- oder Werksgeländen, im Anlieferbereich von Verkaufseinrichtungen (z. B. Supermärkten) einschließlich auf den dazugehörigen Parkplätzen, zählen nicht zum Straßenverkehrslärm. Dieser Lärm ist Bestandteil des Gewerbelärms. Regelungen zum Gewerbelärm enthält die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm.

Geräusche von Fahrzeugen auf privatem Gelände, z. B. im Hof, sind ebenfalls kein Straßenverkehrslärm. Hierbei handelt es sich um Nachbarschaftslärm.

Lautes Hupen, laute Autoradios, unnützes Hin- und Herfahren, Laufen lassen von Motoren, Geschwindigkeitsüberschreitungen und Geräusche infolge technischer Manipulationen am Fahrzeug sind kein Straßenverkehrslärm. Hier handelt es sich möglicherweise um Ordnungswidrigkeiten.

Eine generelle Regelung zum Schutz vor Straßenverkehrslärm gibt es in Deutschland nicht. Lediglich beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Straße, z. B. wenn die Straße um einen durchgehenden Fahrstreifen baulich erweitert wird, sind in der Verkehrslärmschutzverordnung – 16.BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen Immissionsgrenzwerte festgelegt (Lärmvorsorge). Die Verordnung enthält auch die Rechenvorschrift

(Beurteilungsverfahren) zur Ermittlung der Geräuschbelastung vor den Gebäuden der Betroffenen. Die Berechnung ist zwingend vorgeschrieben, Messungen sind nicht vorgesehen. Einfluss auf die Immissionen haben u. a. die Anzahl der Fahrzeuge und deren Geschwindigkeit, der Fahrbahnbelag, die Steigung der Straße, der Abstand des Immissionsortes zur Straße. Überschreitet die errechnete Belastung (Beurteilungspegel, Schalldruckpegel) die festgelegten Grenzwerte, sind Schallschutzmaßnahmen, z. B. Schallschutzwände, -wälle oder Schallschutzfenster erforderlich. Bauliche Schallschutzmaßnahmen an der Straße haben Vorrang. Wenn allerdings die Kosten für diese Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, sind Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden als letzte Möglichkeit vorzusehen. Die abschirmende Wirkung von Schallschutzwänden oder -wällen wird nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berechnet. Die Berechnung der erforderlichen Schalldämmung der Außenwände und Fenster erfolgt nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24.BImSchV.

Neubau und oft auch erhebliche bauliche Eingriffe erfordern ein Planfeststellungsverfahren. In diesem Verfahren können die von der Planfeststellung betroffenen Personen ihre Rechte und Interessen geltend machen. Dabei sind Einwendungsfristen zu beachten.

Auch wenn für den Lärmschutz an bestehenden Straßen explizit keine verbindli-

chen Regelungen vorhanden sind, bestehen in bestimmten Situationen dennoch Möglichkeiten, dass Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Lärmschutz an bestehenden Straßen wird als Lärmsanierung bezeichnet. Lärmsanierung wird erst bei sehr hohen Belastungen durchgeführt. Bei Straßen in der Baulast des Bundes wird sie als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.

Einige Bundesländer und Kommunen haben sich der Lärmsanierung angeschlossen. Im Gegensatz zur Vorsorge beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die Immissionsgrenzwerte bei der Lärmsanierung nicht so anspruchsvoll. Sie sind in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 aufgeführt. Die Belastung wird entsprechend dem Verfahren in der 16. BImSchV ermittelt. Die Art der Lärmschutzmaßnahmen entspricht denen der Lärmvorsorge.

Die Kommunen sind nach § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unter bestimmten Bedingungen verpflichtet, für Wohngebiete oder andere schutzwürdige Gebiete Lärminderungspläne zu erstellen. Sie können sich bei Ihrer Kommune erkundigen, ob für Ihren Ort Schallimmissions- oder bereits Lärminderungspläne existieren.

Auch bei der Bauleitplanung hat die Kommune den Lärmschutz zu beachten (DIN 18005).

*(Quelle: Umweltbundesamt)*

Grundlage der Planung war eine Analyse der Schallimmissionen sowie eine Befragung der Einwohner zu Lärmproblemen. Eine Verkehrszählung brachte an den Tag, dass es in dem Untersuchungsgebiet stark belastete Straßen gibt, so treten die höchsten Belastungen im Zuge der Tolkewitzer/Naumannstraße mit 11.600 bis 27.200 Kfz/24 h auf. Insbesondere im Bereich des Schillerplatzes konzentrieren sich die Verkehrsströme, die Belastung der Loschwitzer Elbbrücke („Blaues Wunder“) beträgt sogar 33.600 Kfz/ 24 h. Da die am höchsten belasteten Straßen des Untersuchungsgebietes Pflasterbeläge in teilweise schlechtem Zustand aufweisen, kommt es hier zu besonders hohen Lärmbelastungen.

Durch die schalltechnische Untersuchung nach § 47 a BImSchG wurde festgestellt, dass die Lärmbelastung an den am stärksten frequentierten Knotenpunkten wie z. B. dem Schillerplatz,

dem Pohlandplatz sowie dem Kreuzungsbereich von Schandauer Straße/Altenberger Straße Immissionswerte von zu 80 dB(A) erreicht. Auf den durch das Gebiet verlaufenden weiteren bevorrechtigten Straßen werden immerhin noch Schallimmissionen von 65–70 dB(A) gemessen. An allen anderen Straßen liegen die erreichten Immissionen zwischen 55 und 65 dB(A). Selbst in den gering belasteten Nebenstraßen sind noch sehr hohe Immissionen vorhanden. Die offene Bebauungsstruktur des Gebietes begünstigt die Schallausbreitung.

Auch durch den Straßenbahnverkehr werden erhebliche Schallimmissionen verursacht, die Werte liegen dabei an der angrenzenden Bebauung tagsüber zwischen 60 und 70 dB(A) und nachts zwischen 60 und 65 dB(A).

Die Grenzwerte der 16. BImSchV von tagsüber 59 dB(A) und

nachts 49 dB(A) werden teilweise drastisch überschritten, so dass sich akuter Handlungsbedarf ergibt.

Die schalltechnischen Messungen wurden durch die Ergebnisse der Meinungsumfrage bestätigt. So schätzten 37 % der Bürger die Belastung ihres Wohngebietes mit Lärm als hoch bzw. sehr hoch ein.

Aufgrund des engen Zusammenhanges zwischen Geschwindigkeit und Lärmemissionen wurde die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten untersucht. Hierbei wurde u.a. festgestellt, dass die Tempo 30-Zonen im Bereich des H.-Seidel-Parks nur von etwa 50–60% der Kraftfahrer akzeptiert werden. Da jedoch nur 8% der Kraftfahrer schneller als 40 km/h fahren, wurde der Geschwindigkeitsbeschränkung trotzdem eine generelle Wirksamkeit bescheinigt. Ähnlich sieht es auch an den anderen untersuchten Straßenabschnitten aus. Außerdem wurde festgestellt, dass „Rechts vor Links“-Regelungen eine hohe Wirksamkeit bezüglich der Geschwindigkeitssenkung haben.

Als nächster Schritt wurden die Lärminderungspotentiale untersucht. Grundsätzlich wurde hierzu ausgeführt, dass etwa eine Halbierung des Verkehrsaufkommens erfolgen muss, um eine wahrnehmbare Lärminderung zu erreichen. Hierzu wurde angemerkt dass die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Hauptverkehrsstraßen und insbesondere auch das „Blaue Wunder“ als Brücke noch auf lange Zeit unverzichtbar für das Dresdner Straßennetz sein werden, so dass eine nennenswerte Reduzierung der Verkehrsströme auf diesen Hauptachsen nicht denkbar ist. Weiterhin wird eingeschätzt, dass auch im Gebietsinneren umfangreiche Verkehrsverlagerungen wegen der zu erwartenden Mehrbelastung der anderen Straßenzüge eher unzweckmäßig sind.

Einer weiteren sukzessiven Verkehrszunahme im Nebennetz sollte jedoch mit einer weiteren Erhöhung des Netzwiderstandes entgegengewirkt werden. Es wird festgestellt, dass sich durch eine Verbesserung der Fahrbahnverhältnisse erhebliche Minderungspotentiale realisieren lassen. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ergibt ein Lärminderungspotenzial von -1,6 bis -2,4 dB(A) und erreicht damit die Wahrnehmbarkeitsschwelle. Daher werden Geschwindigkeitseinschränkungen nachdrücklich empfohlen.

#### **Entsprechend den Untersuchungsergebnissen wurden nachfolgende Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen:**

- Aufhebung der Bevorrechtigung an ausgewählten Straßenkreuzungen
- Einrichtung von Tempo 30 Zonen
- Grundhafter Ausbau von Straßenabschnitten (Lärmsanierung)
- Erneuerung von Gleisbereichen der Straßenbahn
- Umgestaltung von Kreuzungen und Knotenpunkten (z.B. Niederwaldplatz)
- Errichtung von Lichtsignalanlagen
- Rückbau von Knotenpunktpflasterungen

Seit dem Erscheinen der Studie wurden bereits einige der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt (z. B. grundhafter Ausbau von Straßenabschnitten) und dadurch auch partiell eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Auf die Umsetzung weiterer Maßnahmen sollte hingearbeitet werden.

### **DHL-Ansiedlung in Leipzig – Fluglärm wird zum Thema**

Matthias Reichmuth

Alle Zeichen stehen auf Ansiedlung: In spätestens 4 Jahren, vermutlich ab 2008, will der Kurierdienst DHL sein Drehkreuz von Brüssel nach Leipzig verlegen und dort rund 250 Mio. EUR investieren. Mit einem Zuwachs von bis zu 3500 direkten Arbeitsplätzen wird gerechnet. Kein Wunder, dass sich Politiker aller Farben (Bundesverkehrsminister Stolpe SPD, Ministerpräsident Milbradt CDU, Grünen-Wirtschaftspolitiker Werner Schulz und andere) sowie die Presse (Leipziger Volkszeitung) öffentlich freuen, liegt die Arbeitslosenquote im Leipziger Raum doch dauerhaft nahe 20 %.

Für die Flughafenbetreiber ist es ein besonderer Erfolg, denn anders als manche stark gefragten Flughäfen, an denen zwischen den Fluggesellschaften ein Wettbewerb um noch offene Zeitfenster zum Starten herrscht, sind die Leipziger Startbahnen nur zu rund 25% ausgelastet: Andernorts bewältigen Flughäfen mit nur einer Startbahn mehr Starts und Landungen als Leipzig mit zwei. Aber der Flughafen Leipzig/Halle will mit Hilfe öffentlicher Mittel seine zweite Startbahn erneuern. Deren Belag ist tatsächlich schon alt, aber hier geht es nicht nur darum, die ältere der beiden Startbahnen zu halten, sondern sie soll auch ausgebaut, gedreht und verlängert werden, was etwa 300 Mio. EUR sowie die Versiegelung von 200 ha



Ackerland kosten wird. Der zwischen den Landebahnen liegende Ort Kursdorf wird umgesiedelt, da er sonst ringsum abgeschnitten und verlärmte wäre. Inwieweit es sich bei alledem um eine sinnvolle Investition oder um ineffektiv angelegte Steuergelder handelt, muss hier nicht diskutiert werden. Jedenfalls setzen die Flughafenbetreiber auf Expansion. Und nachdem sich gezeigt hat, dass die Zahl der Passagiere seit Jahren um 2 Mio. pendelt (der geringste Anteil davon Geschäftsreisen, unter den direkt angeflogenen Ziele findet sich daher auch z.B. Antalya, nicht aber Brüssel), sollen nun Frachtflugzeuge die Auslastung der vorhandenen und der geplanten Startbahn absichern.



Und wie steht es um den Lärm? In Brüssel war es nicht durchsetzbar, die Zahl der jährlichen Nachtflüge von 25.000 auf 30.000 zu erhöhen, die belgischen Politiker hatten für diesen Fall zumindest den Einsatz leiserer Maschinen gefordert. In Leipzig besteht hier offenbar kein Problem: Es gibt kein Nachtflugverbot und im Interesse der Ansiedlung soll DHL auch versprochen werden, dass es die nächsten 30 Jahre keines geben wird.

Nun leben rings um den Flughafen Zaventem (im Brüsseler Westen) sicher mehr Menschen als in den Einflugschneisen des Flughafens Leipzig-Halle, denn nördlich von Leipzig und südlich von Halle gab es bis zur Wende kaum Siedlungserweiterungen, da die meisten Flächen langfristig für den Braunkohleabbau vorgesehen waren. Erst seit der Wende gab es den Trend zur Suburbanisierung, der aber bei weitem nicht so große Vorstädte wie im Brüsseler Raum hervorgebracht hat. Durch die Drehung der Südlandebahn wird die Zahl der zusätzlich in der Einflugschneise wohnenden Einwohner zudem kleiner sein als die Zahl der entlasteten Einwohner, die nun nicht mehr in der Einflugschneise wohnen.

Die Einwohner der betroffenen Orte wehren sich aber dennoch, und das vernehmlich: Um die 100 Flüge pro Nacht zwischen 23 und 6 Uhr stellen einen erheblichen Eingriff dar. Die Liste der Folgeschäden reicht vom Herzinfarkt bis zum Gehörschaden. Noch wehren sich die Fluggesellschaften gegen die Senkung der Lärmgrenzwerte von 75 dB(A) auf 55 dB(A) durch das neue Umgebungslärmgesetz des Bundes, aber selbst dieser Wert ist nicht so leise, dass keiner aufwacht. Und angeblich sollen auch die 100 dB(A) lauten Antonow-Frachtmaschinen zum Einsatz kommen.

Zwischen der Forderung der Anwohner nach einem Nachtflugverbot und der Forderung von DHL, 30 Jahre ohne Beschränkungen nachts fliegen zu dürfen, hat das Tauziehen begonnen. Den ersten Zwischenschritt, aus dem deutlich wird, wohin die Reise gehen dürfte, stellt der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig vom 4. November für die Süd-Landebahn dar. Es geht von einer Verkehrsprognose von 124.552 Flugbewegungen jährlich aus (derzeit sind es rund 40.000), also einer Verdreifachung. Der Beschluss beinhaltet etliche zusätzliche Maßnahmen zur Lärmdämmung, die auch aus aktuellen Studien zur Wechselwirkung zwischen Lärm und Gesundheit abgeleitet wurden. Die Zone, in denen Lärminderungsmaßnahmen durch den Flughafen bezahlt werden müssen, reicht nun etwa von Halle-Ammendorf im Westen bis Jesewitz-Liemehna im Osten, in einem engeren Korridor dürfen Hauseigentümer ihre Immobilien auch an den Flughafen verkaufen, und zwar zu einem Preis, der vor Bekanntwerden der Erweiterungspläne galt. Nicht vorgesehen wurde allerdings eine Einschränkung des 24-Stunden-Betriebes, wodurch der Beschluss auch als „grünes Licht“ für die DHL-Ansiedlung gewertet wird.

Internet-Tipp: [www.nachtflugverbot-leipzig.de](http://www.nachtflugverbot-leipzig.de)

Bürgerinitiative: [www.rpl.sachsen.de](http://www.rpl.sachsen.de)

vollständiger Planfeststellungsbeschluss einschl. Karten zum Herunterladen

## Interview mit Peter Hettlich



*Herr Hettlich, seit zwei Jahren sitzen Sie für Bündnis 90/Die Grünen im Bundestag. Womit beschäftigen Sie sich als Abgeordneter?*

Als Sprecher für den Aufbau Ost bearbeite ich ein Querschnittsthema. Meine Palette reicht von der Bekämpfung des Rechtsextremismus über Wirtschaftsförderung bis hin zur Wiedergutmachung von SED-Unrecht. Ein Schwerpunkt liegt allerdings in der Verkehrspolitik, vor allem bezüglich der Straßen- und Schienenprojekte im Osten. Außerdem bin ich der bündnisgrüne Ansprechpartner für Binnenschifffahrt in Deutschland.

*Kritik am Aufbau Ost und an der Verkehrspolitik hagelt es von allen Seiten. Macht Ihnen der Job noch Spaß?*

Ja. Natürlich ist mein Leben als Abgeordneter stressig, und nicht immer kann ich die Ziele erreichen, die ich mir stelle. Aber gemeinsam mit Kollegen konnte ich schon Akzente setzen. Es geht mir da nicht anders als den meisten Berufstätigen. Ich habe einen Gestaltungsspielraum – aber den darf ich auch nicht überschätzen.

*Welche Akzente haben Sie denn in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gesetzt, und wo konnten Sie sich nicht durchsetzen?*

Ein wichtiges Thema in den letzten zwei Jahren war für mich der Bundesverkehrswegeplan mit den zugehörigen Ausbaugesetzen für Straße und Schiene. In den Projektlisten haben im Gegensatz zum vorherigen Bundesverkehrswegeplan auch ökologische Argumente eine Rolle gespielt. Außerdem konnten wir das Gewicht der Schiene gegenüber der Straße erhöhen. Unnötige Projekte wie die Autobahn von Leipzig zum Dreieck Spreewald haben wir abgewendet. Dennoch finden sich im Bundesverkehrswegeplan genügend Projekte, die ökologisch und ökonomisch als sehr kritisch zu betrachten sind. Dazu zähle ich beispielsweise den über 200 Mio. EUR teuren Neubau der B178 von der A6 über Löbau nach Zittau. Diese Straßenverbindung ließe sich durch den Ausbau vorhandener Abschnitte preiswerter verbessern. Ähnlich steht es aus meiner Sicht um die so genannte Kanzlerautobahn von Magdeburg nach Schwerin. Der Ausbau der vorhandenen B189 könnte den Bedarf decken und dazu noch viel Geld sparen.

*Und was halten Sie von der ICE-Strecke durch den Thüringer Wald?*

Nichts! Diese „U-Bahn“ würde 5–7 Mrd. EUR kosten; viel zu viel für eineinhalb Züge in der Stunde. Wenn der Bund in der Höhe wie bisher weiter investiert, würden Sie und ich die Fertigstellung wohl nicht mehr erleben. Es ist also „höchste Eisenbahn“, neue Lösungen zur Verknüpfung zwischen Thüringen und Franken anzugehen. Eine sinnvolle Alternative ist auch hier die Nutzung vorhandener Strecken – wie es eine Studie des Büros Vieregg-Rössler vorschlägt.

*Wie lange müssen die Anwohner der B170 zwischen Dresden und Altenberg noch den Fernverkehr ertragen?*

Da habe ich leider kein Patentrezept. Nachtverkehr und gefährliche Fracht kann nur der Freistaat Sachsen verbieten. Ich vermisse bei der sächsischen Verkehrsbehörde eine couragierte Politik für den Bürger. Eine Möglichkeit bietet sich eventuell durch die ab 1.1.2005 geltenden Grenzwerte der EU-Rahmenrichtlinie zur Luftqualität. Hier könnten sich konkrete Handlungsfelder ergeben. Wir werden das prüfen.

*Glauben Sie, dass nach der Wahl ein neuer Wind in der Verkehrspolitik in Sachsen weht?*

Ich hoffe, dass die SPD mit ihrem Ministerium die Akzente anders setzen wird als Herr Gillo. Erfreulich ist, dass laut Koalitionsvertrag eine Prioritätenliste für Straßenbauprojekte erarbeitet werden soll. Das fordere ich schon seit langem, denn bisher wollte der Freistaat alle Projekte haben, ohne Schwerpunkte zu setzen. Soviel Geld kann und wird der Bund nicht für den Neubau von Straßen zur Ver-

fügung stellen. Ich denke, dass die Landespolitik – und oft auch die Kommunalpolitik – die Bedeutung des Straßenbaus als Konjunkturmotor völlig überschätzen.

*Wie meinen Sie das?*

In meinem Büro habe ich mit meinen Mitarbeitern die Auswirkungen des Straßenbaus auf die nachhaltige Schaffung von Arbeitsplätzen in Ostdeutschland untersucht. Sowohl eine Literaturrecherche als auch die Erhebung eigener Zahlen haben ergeben, dass Arbeitsplätze aufgrund von Neubauvorhaben nicht nachweisbar sind. Die Untersuchungen haben wir in einem Heftchen „Jobmaschine Straßenbau?“ zusammengefasst. Eine Infrastrukturlücke gegenüber dem Westen ist – bis auf wenige Ausnahmen – nicht mehr erkennbar. Wir brauchen die Mittel, die überproportional stark in den ostdeutschen Straßenbau gepumpt wurden, viel mehr in der direkten Wirtschaftsförderung, in Wissenschaft, Bildung und in Forschung und Entwicklung.

*Hand aufs Herz! Welche Rolle spielen für Sie ehrenamtlich tätige Vereine wie der VCD?*

Ich arbeite gern mit verkehrsökologischen Vereinen und Naturschutzverbänden zusammen, da ich einerseits sehr viel Fachverstand, andererseits sehr viel Herz und Courage bei Vereinsmitgliedern feststelle. Vereine wie der VCD haben mir schon viele Anregungen gegeben. Daher wünsche ich Ihnen – auch in meinem eigenen Interesse – ein weiterhin aktives Vereinsleben und möchte auch zukünftig gern Ihre Zeitschrift lesen.

*Vielen Dank für dieses Gespräch.*

Winfried Schröder: Jobmaschine Straßenbau? Standortwirkungen von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland am Beispiel des Autobahnbaus. Gütersberg Verlag, Leipzig 2004, 24 Seiten, A5, PDF (\*.zip) laden (2,1 MB): [www.guenerer-aufbau-ost.de/download/heftlich\\_jobmaschine\\_customerzip\\_broschuere\\_as\\_primeausgabe\\_bestellen\\_tel\\_03022771856\\_rüdiger\\_herzog](http://www.guenerer-aufbau-ost.de/download/heftlich_jobmaschine_customerzip_broschuere_as_primeausgabe_bestellen_tel_03022771856_rüdiger_herzog)



# Fremdfahren?

... Ja! Mit Zweitwagen von teilAuto CarSharing.

**Günstige Autos**  
vom Smart bis  
zum Transporter.

**Jederzeit.**  
**Überall.**

**www.teilAuto.net**  
**0180-1-49 49 49**  
Ortstarif

## Neues zum Fahrplanwechsel der DB

Am 12. Dezember tritt ein neuer Bahnfahrplan in Kraft. Damit verbunden sind wie immer Veränderungen, die teils regionale Verbesserungen, teils aber schlechtere Angebote bedeuten. Aus der Vielzahl der Änderungen haben wir einige der wichtigsten herausgesucht.

Im Fernverkehr wird sich nach Ende des Ausbaues zwischen Berlin und Hamburg die Reisezeit der ICE von Leipzig nach Hamburg um 33 Minuten sowie von Dresden nach Hamburg um 15 Minuten verkürzen.

Zwischen Dresden und Prag wird es künftig eine Eurocity-Verbindung im 2-Stunden-Takt geben. Die Zahl der Züge von Dresden nach Budapest wird von 2 auf 4 erhöht.

Die Sachsen-Franken-Magistrale hat auch im nächsten Jahr keine Verbesserungen für die Fernverkehrsfahrgäste zu bieten. Nachdem die Diesel-ICE-Triebzüge aus dem Verkehr genommen wurden, musste im August auch eine Abschaltung der Neigetechne bei den im ICE-Verkehr eingesetzten Triebzügen der Baureihe 612 (ursprüngliche Neigezugfahrzeuge des Nahverkehrs) nach behördlichen Verlangen erfolgen. Aus diesem Grund werden im neuen Fahrplanjahr 4 lokbespannte IC-Paare zwischen Dresden und Nürnberg verkehren (zusätzlich eine abendliche ICE-T bis Zwickau). Der notwendige Lokwechsel von Elektro- auf Dieselantrieb in Reichenbach/Vogtland zieht eine weitere Fahrzeitverlängerung auf 5 Stunden und 15 Minuten nach sich.

Eingestellt wird durch die DB die Interregio-Verbindung zwischen Dresden und Wrocław. Als Ersatz sieht die DB lediglich gute Umsteigebeziehungen zwischen eigenen Nahverkehrszügen und der polnischen Bahn PKP in Zgorzelec vor. Damit verabschiedet sich die DB vom Fernverkehr in Ostsachsen.

Connex versucht dafür zumindest teilweise in die entstehende Lücke zu springen und bietet versuchsweise eine Verbindung von Görlitz nach Leipzig über Dresden an. Ebenfalls neu aufnehmen möchte Connex die Relation Dresden – Berlin. Dagegen wird die Verlängerung ihres Zuges Zittau – Stralsund ins tschechische Liberec wieder zurückgenommen. Verlängern will Connex jedoch sein Zugpaar Rostock – Gera bis ins vogtländische Adorf. Voraussetzung dafür war die Zustimmung des Zweckverbandes ÖPNV Vogtland, die Mitte Oktober gegeben wurde. Sobald wie möglich soll die Linie bis ins tschechische Cheb verlängert werden.

DB in Thüringen: Wegen nicht erfolgter Streckenbauarbeiten zwischen Ronneburg – Gößnitz kommt es in diesem Abschnitt zu leichten Fahrzeitverlängerungen. Jedoch verkürzt sich durch eine Linien-Beschleunigung sowie veränderten Kreuzungsablauf in Gößnitz die Reisezeit zwischen Gera und Chemnitz um ca. 10 Minuten.

Gera wird mit dem bevorstehenden Fahrplanwechsel 2004/

2005 besser an die Landeshauptstadt Erfurt angebunden. Auf Grund der Nachfrage werden auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zwei Zugpaare der RE-Linie 3 bis Erfurt verlängert. Das Land wird diese Züge im Früh- und Nachmittagsverkehr zusätzlich zum bisherigen Angebot bestellen. Des Weiteren soll es im morgendlichen Berufsverkehr eine neue umsteigefreie Direktverbindung Erfurt – Weimar – Jena – Gera und einige punktuelle Verbesserungen geben. Dazu gehört eine zusätzliche Verbindung im Früh- und Spätverkehr von Gera zum ICE- und IC-Knoten Leipzig.

Der Taktverkehr zwischen Sonneberg – Coburg – Lichtenfels wird so ausgerichtet, dass die RE-Linie Sonneberg – Coburg – Lichtenfels – Nürnberg zweistündlich verkehrt und sich mit der RB-Linie Sonneberg – Lichtenfels zu einem nahezu stündlichen Takt ergänzt. Darüber hinaus ergänzen sich die zweistündlich bediente RE-Linie Nürnberg – Coburg – Sonneberg und die zweistündliche RE-Linie Würzburg – Hof zwischen Bamberg und Lichtenfels zu einem stündlichen schnellen Angebot.

Die RE-Linie Erfurt – Schweinfurt wird ab Fahrplanwechsel zweistündlich nach Würzburg durchgebunden. Damit entfällt das bisher notwendige Umsteigen in Schweinfurt. In Würzburg und Erfurt werden die IC-Anschlüsse erreicht.

Die Züge zwischen Eisenach und Meiningen erreichen neu in Meiningen Anschlüsse in und aus Richtung Bad Kissingen/Schweinfurt auf Grund des neuen Konzeptes „Kissinger Stern“.

Das Angebot zwischen Eisfeld und Sonneberg orientiert sich an den in Sonneberg erreichbaren Anschlüssen zu den Zügen in und aus Richtung Coburg und Lichtenfels. Dadurch werden jetzt kurze Übergangszeiten zu dem nahezu stündlichen Takt in/aus Richtung Coburg/Lichtenfels und Neuhaus ermöglicht. Gleichfalls gibt es einige durchgehende, also umsteigefreie Züge Eisenach – Eisfeld – Sonneberg – Neuhaus.

Durch eine Neugestaltung des Fahrplanes in Nordbayern ergeben sich neue umsteigefreie Direktverbindungen über die Regionalexpresslinie zwischen Saalfeld (– Lichtenfels) und Bayreuth bzw. Hof.

Ein neues Angebot im Südharz erfolgt durch Züge von und nach Braunschweig. Mit dem neuen ÖPNV-Konzept Südharz der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und des Zweckverbandes Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) entfällt zwar die Durchbindung der Züge auf der Linie Erfurt – Nordhausen – Northeim, jedoch werden in Nordhausen jeweils zweistündlich Anschlüsse in und aus Richtung Erfurt hergestellt.

Die Züge von Nordhausen verkehren zweistündlich bis nach Göttingen. Ebenfalls zweistündlich verkehren die RB von Nordhausen nach Braunschweig mit Anschluss in Herzberg an die zusätzlich verkehrenden Züge von Gittelde nach Göttingen.

Wir bedanken uns bei der Redaktion des „Bahnreport“ und bei Hans-Jürgen Bartheld, Berga/Elster.

## Keine kurzfristige Beschaffung von Doppelgelenkbussen für Dresden

In den zurückliegenden Wochen erfolgte bei den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) ein Einsatz des Van Hool AGG 300. Während der sechswöchigen Testphase in den Monaten April und Mai dieses Jahres konnten viele Erfahrungen gesammelt werden.

Mit dem fast 25 Meter langen Doppelgelenkbus stand ein Fahrzeug zur Verfügung, welches im Vergleich zu dem 18 Meter langen Gelenkbus Solaris Urbino 18 ungefähr zehn Fahrgäste mehr aufnehmen konnte. Dabei bot es mit der vorliegenden Bestuhlungsvariante den Fahrgästen einen höheren Komfort, weil die Anzahl der Sitzplätze gegenüber dem Solaris um 24 Plätze höher lag.

Da der Doppelgelenkbus mit seiner Länge und einem zulässigen Gesamtgewicht von fast 35 Tonnen von den Vorschriften der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) abweicht, wurde der DVB AG vom Regierungspräsidium Dresden eine Ausnahmegenehmigung für den Testeinsatz des Busses erteilt.

Hinsichtlich seiner Eignung für den Einsatz auf stark frequentierten Buslinien wurde auf die Stärken und Schwächen des Fahrzeugs besonderes Augenmerk gelegt. Weitere Punkte waren unter anderem das Fahrzeitverhalten einschließlich der Haltestellenaufenthaltszeit, das Fahrverhalten unter Beachtung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur und die Fahrgastverteilung am und im Fahrzeug.

Die Stärken beim AGG 300 sind eindeutig das erhöhte Platzangebot und der Sitz- und Stehkomfort in den Gelenkteilen. Als negativ wurde dagegen der Geräuschpegel im Fahrzeug bewertet. Die Stellflächen für Fahrräder und Kinderwagen sind bei dem Testfahrzeug zu knapp bemessen und die Festhaltungsmöglichkeiten für Fahrgäste reichen nicht aus. Der hohe Kraftstoffverbrauch und die nicht ganz ausreichende Motorleistung bei Bergstrecken stellen weitere Schwächen des Busses dar.

Im Fahrbetrieb traten im Vergleich zum Solaris Urbino 18 im Mittel geringfügig kürzere Haltestellenaufenthaltszeiten und Fahrzeiten auf, die auf eine harmonische Türauslastung bei starkem Fahrgastaufkommen zurückzuführen sind.

Das Fahrverhalten des Doppelgelenkbusses weist eine hohe Fahrspurtreue bei Straßen mit großzügigen Kurvenradien auf. Im Gegensatz dazu schwenkt das Fahrzeugheck bei 90-Grad-Kurven bis zu einem Meter aus. Für Steigungsstrecken wäre eine höhere Motorleistung sinnvoll. Die baulichen Bedingungen im Busliniennetz lassen leider eine behindertengerechte Nutzung der Türen drei und vier im Bereich der Busbucht Typ Dresden nicht zu, da die Restspaltbreite bis zu zehn Zentimeter beträgt. Diese Tatsache kann man nicht außer Acht lassen, wenn man den weiteren Einsatz dieser Busse in Betracht zieht. Die für 18-Meter-Busse angelegten Haltestellenbuchten bzw. -taschen müssten umgebaut werden und die Warteflächen sonstiger Haltestellen bedürften einer Verlängerung. Verschiedene verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung der Fahrkurven, Aufstelllängen etc. beim Abbiegen, Begegnen und bei der Haltestellenbedienung am Fahrbahnrand wären notwendig. Eine Anpassung der Verkehrstechnik an Lichtsignalanlagen hingegen ist grundsätzlich nicht erforderlich.

Bei neu zu beschaffenden Bussen vom Typ AGG 300 müsste über die Erhöhung der Stellplätze für Kinderwagen und Fahrräder durch eine Änderung der Bestuhlung nachgedacht werden. Veränderte Festhaltungsmöglichkeiten und Verbesserungen der Fahrersicht wären ein weiteres Muss. Zur Erhöhung des Fahrkomforts sollte der Geräuschpegel im Fahrzeug gesenkt werden.

### Fazit:

- Das Fahrzeug ist geeignet, die Kapazitätsprobleme des ÖPNV bei hochbelasteten Buslinien zu lösen, wobei die technische Möglichkeit des Einsatzes in Dresden nachgewiesen wurde.
- Voraussetzung eines Standardeinsatzes von Doppelgelenkbussen ist die Schaffung der gesetzlichen Bedingungen (StVZO) durch den Ordnungsgeber.
- Eine Beschaffung von Doppelgelenkbussen ist nur für Buslinien sinnvoll, die heute einen vergleichsweise dichten Takt fahren und aufgrund des Fahrgastaufkommens den ganz-tägigen Einsatz dieser Fahrzeuge rechtfertigen. Daraufhin werden derzeit verschiedene Dresdner Buslinien untersucht.
- Kaufpreis und Kraftstoffverbrauch der Doppelgelenkbusse haben einen erheblichen Einfluss auf deren Wirtschaftlichkeit. Ein entsprechender Anreiz ist momentan nicht gegeben. Gegenwärtig arbeiten verschiedene Bushersteller an ähnlichen Lösungen. Die weitere Entwicklung in dieser Richtung bleibt abzuwarten. Aus den genannten Gründen hat die DVB AG nicht vor, kurzfristig Doppelgelenkbusse zu beschaffen.

**Hier  
werden Sie  
gesehen!**

Unsere Preisliste für Anzeigen finden sie unter:  
[www.vcd.org/elbe-saale](http://www.vcd.org/elbe-saale)  
 (Klick auf den Button **WERBUNG** in der Kopfleiste)



## Nachrichten aus Nord-Franken

Was ist denn das? Viele werden sich erstaunt die Augen reiben: Die Mitglieder aus Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt erfahren Neues aus dem bayerischen Nachbarland, den nordfränkischen „VCD-Mitglieder“ werden die drei genannten Bundesländer näher gebracht.

Wir wollen Grenzen überwinden und testen mit dieser Ausgabe zweierlei. Zum Einen stellen wir verkehrliche Themen aus Bayern vor, die auch Thüringen oder Sachsen betreffen, zum Anderen wollen wir den VCD-Mitgliedern in Bayern, die nur einige Kilometer von Thüringen oder Sachsen weg wohnen, einen Einblick in die Aktivitäten „Ihres“ Vereins in den drei Nachbar-Bundesländern bieten.

Der Begriff „Nord-Franken“ klingt ungewöhnlich, umschreibt die Situation aber treffend. Schicken Sie uns Namens-Vorschläge für die Nord-Franken-Seite. Den besten belohnen wir mit einer Fahrplankarte. Auch freuen wir uns über Texte und thematische und inhaltliche Anregungen aus der Leserschaft. Auch interessiert uns, was Sie/Ihr von dieser Kooperation halten.

Am besten ist das Redaktionsteam über E-Mail erreichbar:

**christian.loos@vcd-bayern.de**

**gerd.weibelzahl@vcd-bayern.de**

Für die Zeit zwischen dem Erscheinen der NEUEN WEGE empfehlen wir die Internet-Seiten des VCD Bayern:

**www.vcd-bayern.de**

Das bayerische Landesbüro erreichen Sie auch telefonisch 0911/471743, per Fax: 0911/476473 oder per Post: Hessestr. 4 · 90443 Nürnberg

Herzlichst

Dr. Christian Loos

## Hofer Container-Terminal-Betreiber plädiert für Ost-West-Schienenverbindung „Die Höllentalbahn könnte wirtschaftlich betrieben werden“

Werner Rost

Auf große Resonanz ist die jüngste Informationsveranstaltung der Initiative „Höllennetz“ zur Reaktivierung der Bahnstrecke „Marxgrün – Blankenstein“ gestoßen. Just zum 103. Jahrestag der Eröffnung des 6,3 Kilometer langen Schienenstrangs hatten die Initiatoren Fritz Sell und Stefan Winkler Vertreter aus Politik und Wirtschaft sowie die Bevölkerung eingeladen, um gemeinsam über die Reaktivierung dieser Bahnstrecke zu diskutieren.

Nach Angaben der Veranstalter kamen rund 600 Besucher, um sich zu informieren. Wie Sell und Winkler im Gespräch mit unserer Zeitung betonten, zeigten sich viele Privatleute dankbar für die Initiative zur Wiederherstellung der Höllentalbahn. Nach ihren Worten hatte sogar ein Besucher auf dem Frage-

bogen, den „Höllennetz“ ausgelegt hatte, den Dank für das Ausfüllen durchgestrichen und darunter vermerkt: „Wir bedanken uns bei Ihnen für die Initiative.“ Einige ältere Besucher hätten sich noch gut daran erinnern können, wie sie früher mit der Höllentalbahn zwischen Bayern und Thüringen unterwegs waren und wünschten sich, in Zukunft wieder auf dieser Strecke fahren zu können, sagte Sell. Auch viele jüngere Höllentalbahn-Befürworter wohnten den Ansprachen ab 14 Uhr bei.

Über die erfolgreiche Reaktivierung einer ähnlichen Bahnstrecke berichtete Stephan Kroll von der Firma Contrain in Mannheim. Contrain ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen und Mitbetreiber des Container-Terminals am Hofer Hauptbahnhof. Kroll nannte als Präzedenzfall die Strecke Weinheim – Viernheim, die zwischen Hessen und Baden-Württemberg ebenfalls eine sechs Kilometer lange länderübergreifende Verbindung sei. Nach Krills Worten reichen dort 30 Güterwagen am Tag, um die Strecke wirtschaftlich zu betreiben. Deshalb zeigte er sich überzeugt, dass die Höllentalbahn wirtschaftlich betrieben werden könne. Kroll ging auch auf das Hofer Container-Terminal ein, das gut ausgelastet sei. Während es eine gute Nord-Süd-Verbindung auf dem Schienenweg gebe, fehle eine West-Ost-Verbindung, die Kroll vor dem Hintergrund der wachsenden Güterverkehrsströme nach der EU-Osterweiterung als überaus wichtig einstuft. Er sprach damit sowohl die Höllentalbahn als auch die Strecke zwischen Selb – Plößberg und Asch an. Contrain würde nach Krolls Worten diese West-Ost-Verbindung nutzen und damit neue Arbeitsplätze schaffen. Manfred Kunz, der Inhaber und Geschäftsführer des Spanplattenwerkes in Ebersdorf – Friesau, möchte eine Million Euro in einen Gleisanschluss investieren, fürchtet aber die Stilllegung der vier Kilometer langen Anschluss-Strecke in Richtung Lobenstein. Kunz, der für alle Betriebe des „Kompetenzzentrums Holz“ in Thüringen sprach, befürwortete eine Änderung des allgemeinen Eisenbahngesetzes, um zu verhindern, dass die Deutsche Bahn weiterhin Strecken unter dem rollenden Rad stilllegen kann. Der Köditzer Bürgermeister und derzeitige Vorsitzende der Ferienregion Selbitzthal, Matthias Beyer, bekräftigte die Unterstützung für die Höllentalbahn seitens der Touristik-Gemeinschaft. Er sieht darin eine Stärkung der Strecke Hof – Bad Steben und eine Förderung des Tourismus. Der Lichtenberger Bürgermeister Dieter Köhler sagte, er hoffe, dass durch diesen Bahnhof bald wieder Züge fahren und auch halten werden.

Dies wünscht sich auch Karl-Peter Naumann, der Bundesvorsitzende des Fahrgast-Verbandes „Pro Bahn“. Naumann war eigens für die Jubiläums- und Informationsveranstaltung mit der Bahn aus Norddeutschland angereist und mit dem Zug bis Blankenstein gefahren. Er bezeichnete die Rahmenbedingungen für eine Streckenreaktivierung durch die drei Säulen Schienenpersonennahverkehr, Güterverkehr und Tourismus als einmalig günstig. Naumann will nun versuchen, Politiker aus beiden Bundesländern an einen Tisch zu bekommen.

## Der VCD gratuliert...

... *Harald Lindner* zum 60. Geburtstag. Harald Lindner wurde 1991 bei der Gründung des VCD-Landesverbands Sachsen zu dessen Vorsitzendem gewählt und engagierte sich in diesem Amt über 10 Jahre. Nach dem Zusammenschluß zum VCD Elbe-Saale war er bis 2001 als dessen Vorsitzender und weitere zwei Jahre als stellvertretender Vorsitzender tätig.

Er ist heute noch in Leipzig als Fahrgastbeirat, im „forum urban mobil“ sowie in der Redaktion NEUE WEGE aktiv. Wohl kein anderer Aktiver unseres Landesverbands hat über die Jahre hinweg so viel Freizeit in die Vereinsarbeit gesteckt und sich dabei auch von so banalen Dingen wie dem Kleben von Etiketten der NEUEN WEGE oder dem regelmäßigen Transport der Hefte zum Postfrachtzentrum nicht abschrecken lassen. Auch die regelmäßigen Öffnungszeiten beim VCD in Leipzig wären sechs Jahre lang ohne Harald Lindners ehrenamtlichen Einsatz nicht vorstellbar gewesen.

*Vielen Dank dafür!*



# Tanken für 55 Cent?

## Autogas

www.Auto-Fellmann.de

### AUTO-FELLMANN

07819 Triptis • Alte Neustädter Str.5

WIR BERATEN SIE:

Info: (03 64 82) 36 80

ZAVOLI® GENERALIMPORTEUR  
DEUTSCHLAND

## Kurz und knapp

### Jahreshauptversammlung 2005 in Dresden

Die nächste Jahreshauptversammlung des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale ist für den 23. 4. 2005 im Umweltzentrum Dresden geplant.

### VCD Im Fahrgastbeirat der HAVAG

In Halle hat sich beim Verkehrsbetrieb HAVAG ein Fahrgastbeirat gegründet. Auch der VCD ist dort durch Matthias Albrecht vertreten.

### Mitgliederumfrage geplant

Der Landesvorstand beschloss, im ersten Quartal 2005 eine Mitgliederbefragung u.a. zur Arbeit des Landesverbandes, dem Service der Geschäftsstelle und zur Gestaltung dieser Zeitschrift durchzuführen. Den Fragebogen dazu finden Sie in unserer nächsten Ausgabe.

## Termine:

### 25. Januar 2005, Leipzig Neues Rathaus

Zukunftsfähige Mobilität in der Region. Mit A. Glowienka (ZVNL), P.-J. Wagner (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) und M. Creutzer (teilAuto Leipzig). Info: Institut für Energetik und Umwelt gGmbH, Tel.: 03 41/2 43 44 25.

### jeden 2. und 4. Dienstag im Monat, 13.30 Uhr, UfZ Leipzig

Leipziger Kolloquium Nachhaltige Mobilität

## Kontakte

### VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

**Geschäftsstelle:** Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig  
Tel.: 03 41/3 91 94-60  
Fax: 03 41/3 91 94-59  
eMail: elbe-saale@vcd.org

**Bürozeit:** montags 17–20 Uhr, donnerstags 10–12 Uhr

**Büroleiter:** Thoralf Roick

**Vorsitzender:** Jan Krehl, Trakehnerstraße 5, 06124 Halle  
Tel. (mobil): 01 79/1 27 52 40  
eMail: elsa-vorsitz@vcd.org

**Gestaltung der Internetseite:** Steffen Eichler, Gera  
eMail: elsa-web@vcd.org

### Arbeitskreis

**Fahrgastbeiräte:** Henning Eggers, Jena  
eMail: henningeggers@gmx.de

### VCD-Bundesverband

**Kontakt:** Kochstraße 27, 10969 Berlin  
Tel.: 0 30/28 03 51-0  
Internet: www.vcd.org

### Kreis Bernburg

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

### Burgenlandkreis

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

### Ortsgruppe Chemnitz

**Treffen:** nach Vereinbarung  
**Kontakt:** Olaf Nietzel, Elisabeth-Reichel-Weg 23,  
09116 Chemnitz, Tel.: 03 71/4 01 24 26  
Fax: 03 71/4 02 15 06  
eMail: olaf@nietzel.de

### Ortsgruppe Dresden

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

### Ortsgruppe Erfurt

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

### Ortsgruppe Freiberg

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

### Ortsgruppe Gera

**Treffen:** jeden 2. Montag im Monat, 19.30 Uhr im  
Podium, Schloßstraße 1 **neu!**  
**Kontakt:** Jens Schneider, Laasener Straße 3,  
07545 Gera, Tel.: 03 65/8 00 23 79  
eMail: JSchneiderGera@web.de

### Ortsgruppe Halle (Saale)

**Postanschrift:** Postfach 110645, 06020 Halle  
**Geschäftsstelle:** bei teilAuto Halle (S.):  
Scharrenstraße 10, 06108 Halle  
Tel.: 03 45/2 92 97-70  
Fax: 03 45/2 92 97-77,  
eMail: vcd-Halle@teilAuto.net  
Bürozeit Mo–Fr 12–18 Uhr

**Treffen:** nach Vereinbarung

**Kontakt:** Jürgen Bruder, Zum Saaleblick 7, 06114 Halle,  
Tel.: 03 45/6 87 12 64  
eMail: kjbrdr@t-online.de

### Ilmkreis

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

### Ortsgruppe Jena

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

### Kreis Köthen

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

### Ortsgruppe Raum Leipzig

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

### Kreis Löbau-Zittau

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

### Ortsgruppe Magdeburg

**Treffen:** nach Vereinbarung  
**Kontakt:** Dirk Polzin, Winckelmannstraße 6  
39108 Magdeburg, Tel.: 03 91/5 57 02 07  
eMail: Dirk.Polzin@gmx.de

### Kreis Quedlinburg

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

### Altmarkkreis Salzwedel

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

### Kreis Torgau-Oschatz

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

### Kreis Wernigerode

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

### Kreis Wittenberg

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

*In Ihrer Stadt oder Ihrem Landkreis  
gibt es noch keine Kontaktadresse?*

Melden Sie sich im VCD-Büro (03 41/3 91 94 60) oder bei Matthias Reichmuth  
(03 41/9 12 58 57), vielleicht können Sie uns ja helfen, diese Lücke zu füllen!

# Das ist ein Bus.

