

**Antworten auf die Fragen des Verkehrsclubs Deutschland,
Landesverband Elbe-Saale, zur Landtagswahl 2006**

Radverkehr

1. Bei allen Bauarbeiten an überörtlichen Straßen (besonders den Neubauten) wäre zu prüfen, ob Bedarf nach einem Radweg besteht. In dem Fall ist er mit zu bauen. Dies ist in der bisherigen Praxis häufig aus Kostengründen vernachlässigt worden. Daneben muß der Erhaltung der vorhandenen Wege z.B. durch zweckgebundene Förderung mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Ebenso sollten ländliche Wege („Feldwege“) in das Radwegenetz mit einbezogen werden.
2. Neben dem Elberadweg ist auch der Saaleradweg und der Fernradweg von den Niederlanden entlang dem Harz (R 1) nach Polen durchaus bekannt und genutzt. Daneben gibt es besonders in allen touristischen Regionen schon heute regionale Radwegenetze. Mit die „jüngsten“ sind hier z.B. die Radwege um die neu entstandenen Tagebauseen bei Bitterfeld und im Geiseltal. Ihre Qualität (Oberfläche, Beschilderung, Rastplätze usw.) ist regional sehr unterschiedlich. Ihr Ausbau und ihre Erhaltung sollten im wesentlichen nach den Vorstellungen der Anliegerkommunen erfolgen, das Land muss aber zweckgebunden fördern, z. B. auch durch Wirtschaftsfördermittel des Tourismus.
3. Die „Radelfreundlichkeit“ der meisten Städte lässt noch sehr zu wünschen übrig. Es fehlt oft an sicheren, guten Radwegen, sinnvollen Ampelschaltungen, guten Abstellmöglichkeiten z.B. mit Fahrradgaragen. Veränderungen sind möglich, wenn das Land verstärkt Teile der an die Kommunen ausgereichten Wegebaumittel an den Zweck Radwegegestaltung bindet. Sicher ist auch mehr öffentliche Aufmerksamkeit, z. B. ein Wettstreit um die fahrradfreundlichste Stadt oder Pilotprojekte in der Wegegestaltung denkbar.

SPNV

1. Der SPNV wird zur Zeit (im wesentlichen) nur aus den Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt, finanziert. Seit 2002 ist auf etwa 10% des Regionalstreckennetzes (ca. 1,6 Mio. Fahrplankilometer) in Sachsen-Anhalt der Schienennahverkehr abbestellt worden und weitere Strecken stehen auf dem Prüfstand. Häufig gab es dagegen Bürgerwiderstand, der aber immer vor der Tatsache der geringen Nutzung der Strecke kapitulieren musste. Die Gründe der geringen Nutzung haben sicher sowohl demographische Ursachen, sind aber auch durch Kundenunfreundlichkeit (Taktfrequenz, Streckenzustand und Fahrzeit) begründet. Um hier zu Veränderungen zu kommen, muss auch auf der Bundesebene verstärkt auf die DB eingewirkt werden, damit sie mit den im Regionalverkehr eingenommenen Mitteln auch ihrer Verantwortung für einen attraktiven Schienenverkehr in den Regionen nachkommt. Hier gibt es große Reserven. Eine wirkliche Stabilisierung des Schienenverkehrs wird nur erreicht werden, wenn die DB mehr für den Güterverkehr auf den Schienen tut, um zumindest die Netzkosten so auf „breitere Schultern“ zu verteilen.

2. Durch die Abbestellungen wird es vermutlich zu Kürzungen der Regionalisierungsmittel kommen. Das wird nicht in voller Höhe durch Landesmittel ausgeglichen werden können. Unser Bestreben wird dahin gehen, den ÖPNV besonders im ländlichen Raum als Daseinsfürsorge und Pflichtaufgabe zu sichern.
3. Ja. Das ist eine Form von Kundenfreundlichkeit und fördert umweltfreundliches Reisen.

Straßenbau

1. Der Schwerpunkt des Straßenbaus muss verstärkt auf die Instandhaltung des Netzes gelegt werden, was einzelne Ausbaumaßnahmen (Z.B. Kreuzungen) ja nicht ausschließt. Häufig ist gerade die Dimensionierung von Bauvorhaben angesichts sinkender Bevölkerungszahlen unbedingt zu überprüfen.
2. Die Verlängerung der B6n nach Osten wird stark unter der Ausweitung der EU und der sich verstärkenden Warenströme in Richtung Osten diskutiert. Wir wollen, dass dafür mehr Schienentransportmöglichkeiten genutzt werden. Damit wäre die Ostverlängerung der B6n in der jetzigen Form nicht nötig.
3. Die Vorbereitungen zum Weiterbau der A14 laufen, für wesentliche Teile in Sachsen-Anhalt sind die Planungen abgeschlossen. Es gibt aber immer noch Bürgerinitiativen, die den Bau in der Form ablehnen.
Wir haben seit Beginn der Diskussion darauf hingewiesen, dass dieser Ausbau nicht die Entwicklung der Altmark zum Ziel hat, sondern nur der Durchfahrt zu den Häfen dient. Zur Erschließung der Altmark hätte ein Ausbau der Bundesstraßen in 2+1-Spur-Variante beitragen können. Daneben haben wir den Ausbau der Schienenstrecke in Richtung Rostock und Lübeck gefordert.

Flächenversiegelung

1. Der Umgang mit Grund und Boden muss stärker in die Aufmerksamkeit gerückt werden. Wir sehen hier besonders die Entwicklung von Siedlungs- und Industrieflächen durch verstärkte Nutzung von revitalisierten Brachflächen. Stadtumbaukonzepte müssen solche Aspekte berücksichtigen. In dem Rahmen wäre es auch denkbar, Straßen zu entsiegeln, Grünflächen zu schaffen oder z.B. Radwege.
2. Eine Steigerung der Aufwendungen zur Straßenunterhaltung halten wir für nicht vertretbar. Nur so kann auch der Druck, das Netz nicht weiter extensiv auszubauen, verstärkt werden.
3. Schon aus finanziellen Gründen wird man auch über Straßenrückbau verstärkt nachdenken müssen. Dies Thema wird aber auf wenig öffentliche Akzeptanz treffen, so dass man mit Lösungen im Rahmen des Stadtumbaus beginnen sollte.

Wasserstraßen

1. Die Auffassung der Linkspartei.PDS wurde Ende 2004 sehr umfangreich auf der „Elbekonferenz“ in Magdeburg erörtert. Wir haben uns gegen einen Elbe- und Saaleausbau ausgesprochen. Wie auch das neue Gutachten des Potsdamer Institutes für Klimafolgenforschung zeigte, ist der Wasserstand der Elbe nicht geeignet, Schifffahrt nach dem Vorbild dreilagiger Rhein-Containerschiffe zuzulassen. Staustufen verbieten sich sowohl aus ökologischen als auch ökonomischen Gründen.
2. Schifffahrt kann besonders für die regionale Versorgung durchaus betrieben werden, wenn entsprechende flachgehende Schiffe eingesetzt werden und logistische Lösungen gemeinsam mit der Bahn gefunden werden.
3. Nach den Erfahrungen des Hochwassers 2002 muss jede Baumaßnahme am Fluss besonders gut abgewogen werden. Ein großer Teil der Transporte ist über die DB möglich oder im Rahmen eines Verkehrsträgermixes.

Verkehrsfinanzierung

1. Schwerpunkt ist für uns ein ausgewogenes, bezahlbares und flächendeckendes Angebot des ÖPNV . Deshalb ist auch eine Verschiebung der Finanzmittel weg vom Straßenneubau hin zum ÖPNV vorstellbar.
2. Wenn schon in Bau investiert werden soll, würden wir sicher Radwege , Kreuzungsum- und -ausbau und intelligente Ampellösungen wählen. Vorrangig sollten diese Mittel aber in die Entwicklung intelligenter Verkehrslösungen investiert werden, auch Anschaffung von neuer Technik sollte Beachtung finden. Als Beispiele seien alternative Antriebe, Zweiwegefahrzeuge, Kombinationen von Bahn und Straßenbahn oder schadstoffarme und barrierefreie Schienenfahrzeuge und Busse genannt.
3. Nach der Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplanes haben wir sofort seine „Straßenlastigkeit“ kritisiert. Deshalb könnten wir uns auch die Umschichtung von Straßenbaumitteln in Richtung Gleisbau oder Schnittstellengestaltung vorstellen. Die wichtigsten Verkehrsbauvorhaben in Sachsen-Anhalt sind im Gesetz über den Landesentwicklungsplan von 1999 aufgeschrieben. Genannt seien hier nur für die Schiene der Ausbau der Strecke Uelzen-Stendal und der Neu- und Ausbau (nicht nur als ICE-Trasse) von Nürnberg- Halle-Berlin, für die Straße der Ausbau der Autobahnen A2, A9, A 14 und A38 auf bestimmten Teilstrecken.

Soziale Aspekte, Verkehrsmittelwahl

1. Zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV besteht die Möglichkeit für die Interessenvertreter mobilitätsbeeinträchtigter Menschen, bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans in einem Beirat auf die Gestaltung von Bussen usw. Einfluss zuzunehmen. Die demographische Entwicklung wird dazu führen, dass auch neue Formen des ÖPNV erprobt werden müssen. Die Linkspartei.PDS hat in ihrem Wahlprogramm eine Form von „Bürgerbussen“ als eine mögliche

Form der Mobilitätssicherung vorgeschlagen. Darunter verstehen wir, dass den Verwaltungsgemeinschaften ein Bus, eine Art Shuttle, mit Fahrer zur Verfügung steht, um den Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben (Kinderkrippe bis Ausbildung, Verwaltung, Ärzte, Versorgung, Vereine) zu ermöglichen. Die Fahrzeuge und der Fahrer könnten durchaus Teil eines kommunalen Nahverkehrsunternehmens sein. Es wäre eine Mischung aus Anrufbus und Gemeindebus.

2. Eine Abkehr von gegenwärtigen Schul- und Klassengrößen wäre für uns sicher denkbar, führt aber in der jetzigen Situation nur zur Stabilisierung der noch vorhandenen Schulen, aber nicht zur Neuerrichtung. Deshalb ist es besonders wichtig, intelligente Lösungen des Schülerverkehrs zu finden.
3. Das Fahrrad kann auch das Transportmittel zur Schule sein. Da sind wieder sichere Radwege und Abstellmöglichkeiten an der Schule gefragt. Für die Mitnahme des Rades im Bus ist meist die Anschaffung neuer Busse nötig. In Tourismusgebieten sind Anhänger zum Radtransport schon verbreitet und akzeptiert. In Sachsen-Anhalt erfolgt dieses Angebot noch zu selten. Die kostenlose Mitnahme des Rades könnte zur Attraktivität von Bus&Bike beitragen
4. Die Nutzung von PKW, Bus/Bahn und Fahrrad ist sehr abhängig von den persönlichen Bedingungen (z.B. Wohnort) und natürlich auch von den Einstellungen der Fraktionsmitglieder. Die Magdeburger nutzen stärker öffentliche Verkehrsmittel, gleiches gilt für den Raum Halle. Abgeordnete aus den ländlichen Räumen nutzen häufiger den PKW. Dazu gibt es oft praktisch bei mehreren Terminen in verschiedenen Regionen keine Alternative.
5. Das wichtigste Instrument sollte die Nutzung von PKW mit alternativen Antrieben sein. Car-Sharing wäre eine sinnvolle Ergänzung und könnte die Dienstwagenflotte reduzieren. Die Nutzung von Dienstfahrrädern sollte zumindest in Magdeburg und Halle angeboten werden.

VCD Landesverband Elbe-Saale e.V. [mailto:elbe-saale@vcd.org]

Betreff: Wahlprüfsteine: Fragen zum Verkehr

Verkehrspolitische Wahlprüfsteine zur Landtagswahl 2006

Sehr geehrte Abgeordnete der Linkspartei.PDS-Fraktion,

der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale, vertritt die Interessen umweltfreundlicher Verkehrsteilnehmer in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Er ist in mehreren Fahrgastbeiräten vertreten und bietet seinen Mitgliedern als Alternative zu den Automobilclubs auch entsprechende Dienstleistungen an.

Als Interessenvertretung für eine umwelt- und menschenfreundliche Verkehrspolitik sehen wir die Möglichkeit, bei der anstehenden Landtagswahl in Sachsen-Anhalt verkehrspolitische Akzente zu setzen. Dazu interessiert uns natürlich die Position der fünf Parteien, die im Bundestag vertreten sind und daher auch Aussichten haben, in den Landtag von Sachsen-Anhalt gewählt zu werden. Wir haben daher Fragen zu zehn verkehrspolitischen Themenkomplexen als Wahlprüfsteine aufgestellt. In der nächsten Ausgabe seiner Mitgliederzeitschrift „Neue Wege“ sowie in der regionalen Presse sollen die zusammengefassten Ergebnisse dieser Befragung veröffentlicht werden. Der volle Wortlaut der Antworten wird auf der Internetseite www.vcd.org/elbe-saale veröffentlicht.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihre Antworten bis zum 26. Januar 2006 zusenden könnten, damit wir diese auch in unserer Mitgliederzeitschrift, die im Februar gedruckt wird, noch berücksichtigen können.

Wir hoffen auf Ihre Mitwirkung und verbleiben mit freundlichen Grüßen

i. A.

Angela Röttger
Leiterin der Landesgeschäftsstelle

Anlage: Fragenkatalog

--

VCD Landesverband Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Telefon: 03 41 / 21 5555-4, Fax: 03 41 / 21 5555-7, www.vcd.org/elbe-saale
Unser Büro ist geöffnet montags 16 - 19 Uhr und donnerstags 10 - 12 Uhr.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) setzt sich seit 1986 für eine umwelt- und menschenfreundlichere Verkehrspolitik ein. Das bedeutet: Weniger Lärm, weniger Treibhausgase, weniger Flächenverbrauch, mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und Kinder, mehr Bus und Bahn, mehr Rücksichtnahme und Gelassenheit im Verkehr.

Fragenkatalog

Radverkehr, Tourismus

1.) Der Radverkehr hat in Sachsen-Anhalt, sowohl als Radtourismus als auch im alltäglichen Kurzstreckenverkehr, noch ein deutliches, bisher ungenutztes Wachstumspotenzial.

Welche Aufgaben sind in diesem Verkehrsbereich (Radverkehr) in der kommenden Legislaturperiode durch das Land vordringlich zu bewältigen?

Welche Radrouten sollen zusätzlich zu dem bereits recht gut bekannten Elberadweg vorrangig gefördert?

Die Förderung des Radverkehrs richtete sich in den letzten Jahren vorwiegend an radtouristischen Kriterien aus. Wie wollen Sie das Radfahren für die Einwohner attraktiver machen?

Schiennenpersonennahverkehr (SPNV)

2.) Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger und damit Besteller für den SPNV. Dessen Entwicklung und Finanzierung hängt somit wesentlich von der Landespolitik ab.

Welche Vorstellungen gibt es über den Ausbau von Bahnstrecken zur Verbesserung des Schienenverkehrs? Ist dieser vorrangig, gleichbedeutend oder nachrangig gegenüber dem Straßenverkehr zu entwickeln?

2007 steht die Revision der Regionalisierungsmittel an. Dabei wird es voraussichtlich auch zu Kürzungen im Nahverkehr kommen. Welche Konzepte/ Szenarien werden Sie bei welchen prozentualen Kürzungen zur Anwendung bringen?

Werden Sie sich für die Fortführung der kostenlosen Fahrradmitnahme in den Zügen des Regionalverkehrs einsetzen?

Straßenbau / Infrastrukturentwicklung

3.) Der nicht aufzuhaltende demographische Wandel in Sachsen-Anhalt (Überalterung der Bevölkerung, zurückgehende Einwohnerzahlen, Abwanderung der arbeitsfähigen Bevölkerung) erfordert u. E. auch eine Überprüfung aktueller Straßenbauvorhaben hinsichtlich ihrer Erforderlichkeit, Priorisierung und Dimensionierung.

Sind sie grundsätzlich für weitere Neubauvorhaben (außer bereits planungsrechtlich genehmigten und in Bau befindlichen) oder sollte ein angemessener Bestandsausbau und die Erhaltung der Verkehrswege zukünftig

oberste Priorität besitzen?

Wie sehen Sie die Notwendigkeit der Verlängerung der B6n in Richtung Osten?

Steht die Nordverlängerung der A14 weiterhin zur Diskussion? Wenn ja, mit welcher Bedeutung? Wäre das Geld für andere Verkehrsmaßnahmen evtl. sinnvoller auszugeben?

Welche Maßnahmen sind gegenüber der Finanzierung der genannten Neubauten (A14, B6n) nachrangig?

4.) Die Flächenversiegelung durch den Straßenbau entwickelt sich in Sachsen-Anhalt zunehmend zum Umweltproblem.

Werden Sie sich für einen Flächenausgleich aller Straßenneubauten oder aller Neubauten von Landesstraßen einsetzen, indem andere Straßen (in gleicher Länge oder mit gleicher Fläche) zurückgebaut werden?

Falls nein, in welchem Maße sollen die Aufwendungen für die Unterhaltung des vorhandenen Straßennetzes zukünftig ansteigen?

Was halten sie grundsätzlich von einem Straßenrückbau-Programm?

Wasserstraßen

5.) Die Beförderung von Massengütern auf den Flüssen ist eine überaus umweltfreundliche, weil emissionsarme Form von Verkehr. Im Fall von Elbe und Saale ist jedoch eine ganzjährig zuverlässige, dafür ausreichende Wassertiefe ohne umfassende Ausbaumaßnahmen nicht zu verwirklichen. Damit ergibt sich ein brisanter Interessenkonflikt mit Grundsätzen des Umwelt- und Naturschutzes, zumal in der Folge bisheriger Arbeiten am Flussquerschnitt zu beobachten ist, dass sich die Elbe immer tiefer eingräbt – die drohende Austrocknung der Auenbereiche lässt verheerende Auswirkungen befürchten.

Welche Position vertreten Sie – auch gegenüber dem Bund, der für die Bundeswasserstraßen verantwortlich ist? Sollen Elbe und Saale im Interesse wirtschaftlicher Entwicklung ausgebaut werden? Halten Sie die Errichtung von Staustufen, Uferverbauungen usw. für wirtschaftlich?

Sehen Sie Möglichkeiten, eine Binnenschifffahrt ohne Flussausbau zu erreichen?

Sollte auf einen Ausbau ganz verzichtet werden und der Verkehr eher auf andere Verkehrsträger, z.B. die Eisenbahn, verlagert werden?

Verkehrsfinanzierung

6.) Für die Finanzierung von Straßenbau, Schienenwegen nichtbundeseigener Eisenbahnen sowie des Angebots von SPNV und ÖPNV werden z.T. umfangreiche Fördermittel, Zuweisungen vom Bund und Eigenmittel eingesetzt. Um alle wünschenswerten Ziele gleichzeitig zu erreichen, reichen diese Mittel bei weitem nicht aus.

Wie wollen sie die Mittel vor diesem Hintergrund verteilen? Welche Prioritäten setzen Sie?

Wenn Sie, von wem auch immer, zusätzlich 100 Mio. € für

Verkehrsbauprojekte zur freien Verfügung bekämen, was konkret würden Sie damit bauen oder entwickeln?

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

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

Wie sehen Sie den Transfer der Mittel innerhalb des Haushaltes zugunsten anderer Posten, z.B. Verzicht auf nicht prioritäre Straßenbaumaßnahmen zugunsten von SPNV-Projekten (Gleisbaumaßnahmen, Verkehrsträgerverknüpfung an Bahnhöfen)?

Soziale Aspekte, Verkehrsmittelwahl

8.) Die Alterspyramide kann nicht mehr als solche bezeichnet werden. Mit der demographischen Struktur Sachsen-Anhalts ändern sich auch die Nutzungsformen und –zwecke des Verkehrs. Ebenso wollen und müssen behinderte Menschen, gleich welcher Behinderung, am gesellschaftlichen Leben teilnehmen und mobil sein.

In welcher Weise wollen Sie diesen sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen begegnen? Inwieweit wollen Sie Barrierefreiheit erreichen?

9.) Im Zuge häufiger Schulschließungen werden die Schulwege immer weiter. Die sehr langen Schulbusfahrten sind für die Schülerinnen und Schüler nicht förderlich.

Welche Möglichkeiten zur Verbesserung dieser Situation sehen Sie? Wäre eine Abkehr von bisherigen Schul- und Klassengrößen vertretbar, um regionale Standorte erhalten zu können?

Auf welche Weise, denken Sie, könnte die Kombination der Verkehrsträger Fahrrad und Bus (Bus&Bike) attraktiver gemacht werden (nicht nur im Schülerverkehr)?

10.) Im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität kommt der öffentlichen Hand oft eine Vorbildrolle zu.

Welche Rolle spielten in der vergangenen Legislaturperiode Pkw, Bahn und Fahrrad für die Mobilität Ihrer Fraktion?

Welche Maßnahmen halten Sie für geeignet, um die Umweltfreundlichkeit des Verkehrs der Landesbediensteten (in Ministerien, Regierungspräsidien usw.) zu verbessern (z. B. Mobilitätsmanagement, Dienstfahräder, Spritsparkurse, Dienst-Pkw mit alternativen Antrieben, Car-Sharing usw.)?