

# Bahnpost



Mitglied im Deutschen  
Bahnkunden-Verband

4. Ausgabe 2008

## Verkehrs- & Gesellschaftspolitisches Informationsblatt

Herausgeber: Eisenbahnförderverein - Westsachsen - Ostthüringen - "Friedrich List" e.V.

### Alles Gute für das Jahr

2009 wünscht der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. sowie die Redaktion der AG „Bahnpost“.

Zukünftig wird Friedrich, so heißt unser lieb gewonnenes Maskottchen, die Erlebnisse auf den Schienenweg der Werdauer Waldeisenbahn begleiten.

Im Jahr 2009 steht als Zielstellung des EFWO die Streckenreaktivierung zwischen Seelingstädt – Werdau/West voran zu treiben welche im Jahr 2008 durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie den Brand im Vereinsobjekt Werdau/West, illegal angelegte Bahnüberwege, Vandalismus, Müllablagerungen und Diebstahl an der Werdauer Waldeisenbahn immer wieder behindert wurde und somit kostbare Zeit für den EFWO verloren ging. 2009 jährt sich die Einstellung des Zugbetriebs auf der Strecke zum 10. male. Weiter hin wird es um die Thematik zum ehemaligen RAW Zwickau, den Verbleib von technischen Denkmälern auf diesen Areal spannend bleiben.



**Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV)**

Eisenbahnförderverein  
Westsachsen/Ostthüringen  
"Friedrich List" e.V.  
[www.efwo-friedrich-list.info](http://www.efwo-friedrich-list.info)

**Die Werdauer Waldbahn  
wurde nicht aus Spaß  
sondern als Alternative gerettet!**

# Nachrichten

## Weichenanschluss in Gefahr

Die Deutsche Bahn AG hat beim Eisenbahnbundesamt (EBA) ende November 2008 einen Antrag für den Umbau des Bahnhofes Wünschendorf/Elster gestellt, wobei die Anschlussweiche an die Werdauer Wald-eisenbahn erneut gekappt werden soll. Obwohl im Dezember 2007 mit der DRE GmbH eine Abmachung mit der DBAG über die zukünftige Vorhaltung des Anschlusses getroffen wurde löste der erneute Antrag zum Rückbau des Anschlusses an die Strecke in Richtung Gera Verwunderung aus. Die Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft GmbH hat nach Informationen des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V. Widerspruch gegen den Antrag beim EBA eingelegt.

*Bahnpost/Red:*

## DBV weist Wucherpfennigs Aussagen zur Oberlandbahn als nicht treffend zurück

Nach jahrelangem Kampf für den Erhalt der Thüringer Oberlandbahn seitens der regionalen Wirtschaft und der Deutschen Regionaleisenbahn sieht es der Deutsche Bahnkunden-Verband als sehr bedauerlich an, dass Thüringens Minister für Bau, Landesentwicklung und Medien, Gerold Wucherpfennig, mit seinen Äußerungen zur Oberlandbahn derart in die Wirtschaftsentwicklung einzelner Unternehmen und die Gewerbefreiheit eingreift und das Projekt der Streckenreaktivierung schlecht redet. „Die Strecke Blankenstein – Hockeroda kann nicht als Ausweichstrecke für Triptis – Friesau fungieren, wie sich das Wucherpfennig vorstellt“, so DBV-Präsident Gerhard J. Curth. Der Weg über Saalfeld nach Gera oder Hof muss von den Unternehmen wegen des Umweges teuer bezahlt werden. Ebenso befremdet es den DBV, dass entgegen vorhandener fachlicher Gutachten vom Minister behauptet wird, die Strecke befände sich in marodem Zustand. Dies ist eine ebenso unqualifizierte wie auch falsche Aussage, da sie in Teilbereichen bereits als Anschlussbahn genutzt wird und auch immer wieder von Personenzügen befahren wird. Ebenso ist es nicht richtig, dass die DRE erst eine Genehmigung für die Strecke beantragen müsste. Diese liegt Wucherpfennigs Ministerium bereits seit über einem halben Jahr vor. Offensichtlich ist der Minister über Vorgänge in seinem Ministerium nur unzureichend informiert. *PE des DBV e.V. vom 2.12.2008*

## Bahnprivatisierung ist endgültig gescheitert

Berlin, den 05.12.08: Mit dem Bekannt werden des Verzichts auf eine weitere Suche nach Investoren gesteht die DB AG ein, dass ihre kreative Buchführung mit dem einzigem Ziel "Börsengang" nun an ihr Ende gekommen ist. Dazu erklärt Jürgen Mumme, Vertreter von Robin Wood im Bündnis Bahn für Alle: „*Mit der Bahnprivatisierung haben wir ein zentrales aber unsinniges Projekt aus dem Koalitionsvertrag gekippt. Unsere Strategie war, den Börsengang immer ein bisschen weiter zu verzögern - bis er von selbst ins rutschen kommt. Nun ist der Weg endlich frei für eine Verkehrspolitik, die den Bürgern nützt und die den Herausforderungen der Klimakrise begegnen kann.*“ Die Wirtschaftskrise sieht "Bahn für Alle" als Auslöser, nicht als Ursache der aktuellen Verschiebung. Der Gewinn der vergangenen Jahre bestand nach einer Analyse von "Bahn für Alle" regelmäßig zur Hälfte aus Sonderverkäufen. Carl Waßmuth, attac-Vertreter im Bündnis Bahn für Alle: „*Nachdem große Stücke aus der Substanz verkauft wurden und nachdem völlig ungenügend investiert wurde, fehlt der DB AG ein Teil ihrer Basis für künftige Gewinne.*“ Carl Waßmuth weiter: „*Die Braut sollte hübsch sein für die Börse. Tatsächlich ist man eher wie beim Doping vorgegangen: Kurzfristig aufputschend, langfristig gesundheitsschädlich.*“ Bahn für Alle bewertet den aktuellen Zustand der Bahn als absolut unbefriedigend. Dazu Winfried Wolf, Verkehrsexperte und Sprecher von 'Bürgerbahn statt Börsenbahn': „*Die Bahn fährt in Richtung Fahrplanwechsel unter dem Motto: weniger Verbindungen - schlechterer Service - geringere Sicherheit - höhere Preise.*“ Bahn für Alle meint daher: Nach 14 Jahren formaler privater Bahn und wenigstens fünf Jahren versuchter Kapitalprivatisierung ist die Bilanz aus Kundensicht klar: so geht es nicht! Bahn für Alle weist dabei auf die Gefahr hin, dass ausgerechnet dann das Thema gemieden werden soll, wenn die Meinung der Bürger vor der Wahl gefragt ist. "Es darf auch nach 2010 nicht zugelassen werden, dass die Meinung der 78 % der Bevölkerung übergangen wird, die für eine Bahn vollständig in öffentlicher Hand eintreten." Bahn für Alle hat ein Programm für eine Bahn der Zukunft entwickelt, das Impulse weit über die reine Verkehrspolitik hinaus geben kann ([www.deinebahn.de/download/bfa\\_20punkte-bahnzukunft.pdf](http://www.deinebahn.de/download/bfa_20punkte-bahnzukunft.pdf)). Bahn für Alle lädt alle interessierten Verbände und Einzelpersonen dazu ein, im Wahlkampf über die Bahn zu diskutieren.

*Pressemitteilung Bündnis "Bahn für Alle" vom 5.12.2008*

**[www.bahnonunten.de](http://www.bahnonunten.de)**

# Technische Denkmale sind Kulturdenkmale!

## Die Katze ist halb aus dem Sack...

Die Stadt Zwickau beabsichtigt auf dem Gelände des noch heute bestehenden ehemaligen RAW ein Autoterminal für die Automobilindustrie zu errichten. Zu diesem Zweck möchte man das alte RAW-Gelände kaufen um dann dieses Gelände als Fläche für den Terminal zur Verfügung zu stellen. Dabei soll ein Großteil auf dem Gelände stehender Objekte abgerissen werden. Denkmalschutz und Kulturgeschichte scheinen bei der Stadt Zwickau keine Rolle zu spielen. (Wir verweisen auf die Bahnpost-Ausgabe 3.2008/Seite 4.) Der EFWO hat aus diesem Grund der Oberbürgermeisterin der Stadt Zwickau Frau. Dr. Pia Findeis (SPD) und den Damen und Herren Stadträten mit Datum vom 10.12.2008 zu einer öffentlichen Bürgerversammlung einen Brief mit Fragen zu diesem Thema zukommen lassen, welchen wir nebenstehend veröffentlichen. Am Tag der öffentlichen Bürgerversammlung beabsichtigte der EFWO vor dem Stadtratssaal einen Info-stand durchzuführen. Der beigeordnete Bürgermeister Herr Dietrich (CDU) untersagte dies allerdings ohne Begründung. Der EFWO hat gegen diese Entscheidung Widerspruch eingelegt welcher jedoch nicht für zulässig erklärt wurde, da es sich beim Verwaltungszentrum der Stadt Zwickau um ein „Privatgrundstück“ handeln soll. Hier stellt sich die Frage wie ein zu einhundert Prozent aus Geldern der öffentlichen Hand finanziertes Verwaltungszentrum welches für die Bürgerinnen und Bürger da ist Privat sein kann! Für den EFWO „Friedrich List“ e.V. steht fest dass die Stadtführung Zwickaus und der Investor selbst den Stadtrat an der Nase herumführen um ein schmutziges Geschäft zugunsten von Straßenbauprojekten und verbrannter Erde abzuwickeln. Anders ist es nicht zu erklären, denn von den kritisch hinterfragten 400 Arbeitsplätzen unter dessen Maßgabe der Zwickauer Stadtrat den Vorhaben zustimmte, ist mittlerweile kein einziger davon mehr sicher. Großen Wert legt man dagegen auf die Beseitigung des Altlastenproblems des alten RAW s, obwohl doch die Stadt Zwickau im Gegensatz zum Bund gar kein Eigentümer ist!

## Schreiben des EFWO „Friedrich List“ e.V. mit Fragen zur geplanten Umnutzung des Areals ehemaliges RAW Zwickau:

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin, sehr geehrte Damen und Herren, mit den folgenden Fragen möchte der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. seine Bedenken und Besorgnisse über die geplanten Vorhaben der Stadt Zwickau zur Zukunft des Areals der Eisenbahnwerkstätten Zwickau zum Ausdruck bringen. Gleichzeitig erklären wir uns mit der BSW Freizeitgruppe „Historische Werkstätten und Eisenbahntechnik“ solidarisch welche sich ehrenamtlich, finanziell und Materiell in den vergangenen Jahren engagierte, um gegen das vergessen, den Eisenbahnwerkstätten Zwickau die ihr zustehende Rolle zukommen zu lassen. Gleichzeitig sprechen wir uns als Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband gegen die Umnutzung der Eisenbahnflächen für Straßen- und Großparkplatzflächen entschieden aus! In diesen Zusammenhang haben wir folgende Fragen an Sie mit der Bitte um schriftliche Beantwortung!

### Zum Denkmalschutz:

- Inwieweit wurde das Bahntechnische Industriemuseum bei den Planungen für den Autoterminal berücksichtigt?
- Welchen Status haben die unter Denkmalschutz gestellten Anlagen und Gebäude, vor allem die einmalig vorhandene Lokomotivwerkstatt auf dem Areal des ehemaligen RAW Zwickau bei der Errichtung des geplanten Autoterminals?
- Sind finanzielle Mittel für die Schadensbegrenzung im Falle eines Abrisses für die vorhandenen technischen Kulturdenkmale, zum Beispiel für die Verbringung an andere Standorte bei den Vorhaben berücksichtigt worden und wie geht man mit diesen der Stadt Zwickau bekannten Problemen weiterhin um?

### Zu Kultur und Gesellschaft:

- Was wird aus der Gedenkstätte des antifaschistischen Widerstandskampfes am ehemaligen Batterieladeraum neben dem unter Denkmalschutz stehenden Wasserturm, den Wahrzeichen der Zwickauer Eisenbahnwerkstätten?

### Zu Umwelt und Verkehr:

- Liegt eine Endwidmung für die volkseigenen Bahnliegenschaften auf dem Areal des ehemaligen RAW Zwickau vor?
- Wieviele Lkw s sollen den Autoterminal bei laufenden Betrieb schätzungsweise durchschnittlich verlassen und anfahren?
- Wie vereinbart sich ein Großparkplatz für Automobile auf dem Eisenbahngelände und das umstrittene Straßenbauvorhaben, welches als Verbindung zur Mitteltrasse in Richtung Lichtentanne über das Eisenbahnwerkstattengelände geführt werden soll mit der Forderung mehr vorhandene Verkehre von der Strasse auf die Schiene zu verlagern?

**Kein Autoterminal auf Kosten volkseigener Kulturdenkmale!**

# **Bahnkundeninformation**

## **Deutscher Bahnkunden-Verband fordert „echte“ Entschädigungen für Bahnreisende**

Das Dilemma der Deutschen Bahn mit den noch ungelösten Problemen an den Achsen der ICE-3 und ICE-T Zügen ist bei weitem mehr als ein technisches Problem für den Monopolanbieter im Schienenfernverkehr. Es ist ebenso ein riesiges Marketing- und Imageproblem. Dies erfährt der DBV seit Monaten aufgrund von vielen Beschwerden und Unmutsäußerungen der Bahnreisenden. Um den entstandenen Schaden vieler Reisender über das von der Bahn praktizierte Maß hinaus auszugleichen, hat der Präsident des Deutschen Bahnkunden-Verbandes, Gerhard J. Curth, einen persönlichen Brief an den Vorstandsvorsitzenden der DB, Dr. Hartmut Mehdorn, geschickt und diesen gebeten, den Kunden in dieser Hinsicht stärker entgegenzukommen. Auch wenn die Bahn keine Schuld an den eingeschränkten Einsatzmöglichkeiten eines Teils ihrer Fahrzeugflotte trägt, muss sie sich doch am Management der Krise messen lassen – und das ist alles andere als glücklich. Kunden erfuhren oft erst Minuten vor der geplanten Ankunft eines Zuges über dessen Verspätung, diese wurde oft im Zehnminutentakt nach oben korrigiert, Auskünfte des Servicepersonals und Meldungen an den Anzeigetafeln am Bahnsteig stimmen nicht überein, über mögliche Ersatzrouten wird keine Auskunft erteilt, die angezeigte Wagenreihung stimmt nicht mit der tatsächlichen überein und was den Reisenden im Zug erwartet, reicht von der Kenntnis über weitere Verzögerungen über überfüllte Waggons und bürokratisch denkenden Zugbegleitern, welche die 1. Klasse hermetisch von allen anderen (auch stehenden) Fahrgästen abschirmen.

Das Image der Bahn retten die Mitarbeiter, die in solch einem Moment Sitzplätze in der 1. Klasse freigeben und Reisenden erstickende Enge oder das stundenlange Stehen ersparen. Nicht wettmachen kann die Bahn allerdings den Schaden, der den Bahncard 100-Nutzern tagtäglich entsteht: kein gesicherter Sitzplatz, kein gesicherter Platz an einem Tisch und zu geschätzten 99 Prozent kein Platz in den IC-Zügen an einer funktionierenden Steckdose für den Laptop. Aus der Reisezeit (die nach dem Bahn-Slogan Arbeitszeit ist) werden da die 1,5 fache bis x-fache „Nutzloszeit“, die durch nichts zu ersetzen ist. Reist ein Fahrgast sonst zum Beispiel eine Stunde von Leipzig nach Berlin, sind das zwei Stunden Arbeitszeit an einem Bahn.Comfort-Platz für hin und zurück. In den vergangenen Monaten wurden daraus täglich 3-4 Stunden nutzlose Wartezeit am Bahnsteig und Fahrt im Zug ohne die gesicherte Möglichkeit, vernünftig arbeiten zu können. Der DBV hält es für angebracht, die DB-Kunden nicht mit ein paar Bonus-Punkten abzuspeisen, sondern vor allem den Vielfahrern ein Umfeld zu bieten, das dem nahe kommt, was auch die Kaufentscheidung bei vielen Mobility-Card-Nutzern ausgemacht haben dürfte. Das bedeutet konkret, bei Kenntnis von Unzulänglichkeiten 1-Klasse-upgrades zu geben, die kostenlose Nutzung der Internetzugänge am Bahnhof, um die Wartezeiten nicht nutzlos verstreichen lassen zu müssen. Es geht nicht darum, aus der Krise Profit zu schlagen, sondern nur zu einem größeren Teil das zu bekommen, was man gekauft hat. Nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums sollten für Mobility-Bahncard-Inhaber auf Basis des Wohnsitzes die Ausfälle im Verkehrsangebot als Basis für eine „echte Entschädigungsleistung“ herangezogen werden, zum Beispiel als Abschlag auf die neue Bahncard. Wenn die Hälfte der Züge auf einer Relation ausfallen, die andere Hälfte unpünktlich, voll und mit schlechtem Service fährt, muss dies am bereits bezahlten Preis für ein Produkt, dessen Leistungen man über Monate nicht erhält, einen erheblichen Abschlag nach sich ziehen – und zwar schon aus Kulanz gegenüber Kunden, die pro Jahr 3500 Euro (jetzt 3650 Euro) bezahlen und dies eventuell über mehrere Jahre hinweg. Der Umfang der Entschädigungsleistungen der Bahn gerade gegenüber ihren besten Kunden im Personenverkehr kann diskutiert werden, das „ob in spürbarer Höhe“ jedoch aus Kundensicht nicht. Der DBV erwartet von der DB daher, klar zu formulieren, wie den Kunden die genannten Schäden zu einem gewissen Teil ersetzt werden können, und zwar über das bisherige Maß hinaus. Für diese Entschädigungsleistungen setzte sich der Präsident des DBV, Gerhard J. Curth, in einem Schreiben an Bahnchef Hartmut Mehdorn, nun persönlich ein. *PM des DBV e.V. 12/2008*

**DB ohne Kursbuch:** Mit der neuen Fahrplanperiode ist das gedruckte Kursbuch Vergangenheit, von der Luxus-Abschiedsausgabe zum Preis von 99,- EURO einmal abgesehen. Damit werden Kunden, die nicht über einen Computer oder Internetzugang verfügen, gravierend benachteiligt. Für viele Bahnkunden bleibt alternativ somit nur die teure telefonische Fahrplanauskunft bzw. der Gang zum Reisebüro, Reisezentrum oder Fahrkartensautomaten. Unverständlich und kurzsichtig ist es, dass die Deutsche Bahn AG auf dieses wichtige Service- und Marketing-Instrument verzichtet. In einer Zeit, wo Kundendienst für die Außendarstellung eines Unternehmens immer wichtiger wird, baut die Bahn den Service kontinuierlich ab oder ruiniert ihr Ansehen mit der Ankündigung „Bedienzuschläge“ erheben zu wollen. Erfreulich ist, dass wenigstens die Kursbuchkarte in einigen Reisezentren als Druck für 2,- EURO erhältlich ist.

# Verkehr & Gesellschaft

## Warnung vor Kahlschlag bei DB-Tochter Deutsche Bahn will sich Marktführerschaft im europäischen Schienenverkehr sichern

Von Hans-Gerd Öfinger

Gegen einen drohenden Kahlschlag im britischen Schienengüterverkehr und geplante Massenentlassungen machen die britischen Bahngewerkschaften mobil. Der Konflikt betrifft vor allem die größte britische Güterbahn English Welsh & Scottish Railway Holdings Limited (EWS), eine Tochter der Deutschen Bahn AG (DB). Die britische Bahngewerkschaft RMT kritisiert Pläne von EWS, vor dem Hintergrund eines Einbruchs der Industrieproduktion 530 Beschäftigte, zehn Prozent der Gesamtbelegschaft, zu entlassen. RMT wirft EWS zudem vor, den Mitarbeitern »Null-Stunden-Verträge« anzubieten, nach denen der Arbeitgeber keine feste Wochenarbeitszeit garantiert und der Arbeitnehmer in Rufbereitschaft zu sein hat, aber nur die geleisteten Arbeitsstunden vergütet bekommt. EWS gehe zudem einem »konstruktiven Dialog« mit den Gewerkschaften aus dem Wege und versuche gezielt, die gesetzliche 90-Tages-Frist zur Einbeziehung der Gewerkschaften und betrieblichen Vertrauensleute bei der Suche nach Wegen zur Abwendung drohender Massenentlassungen zu unterlaufen. Die RMT forderte Verkehrsminister Geoff Hoon auf, sich in den Konflikt einzumischen. Die RMT befürchtet, dass das EWS-Management den aktuellen Konjunkturreinbruch zum Vorwand nimmt, um die Infrastruktur abzubauen. »Der Schienengüterverkehr ist aber für die langfristige Gesundheit der Wirtschaft und der Umwelt unverzichtbar; daher werden wir dem Ausschlichten nicht mit verschränkten Armen zusehen«, warnt die Gewerkschaft in einer Erklärung. Eine Stärkung des Schienengüterverkehrs sei mit dem geplanten Kahlschlag unvereinbar. Ein langfristiger Wiederaufbau bereits zerstörter Schienengüterstrukturen sei im Endeffekt viel teurer als die kurzfristigen Kosten einer Aufrechterhaltung des bestehenden Güterzugverbundes. Die Deutsche Bahn hatte EWS erst 2007 übernommen und kontrollierte damit schlagartig drei Viertel des britischen Schienengüterverkehrs. Insider gehen allerdings davon aus, dass es den DB-Managern weniger um den ökologischen Warentransport auf der Insel, sondern vielmehr um die Schaffung eines Stützpunktes auf französischem Boden geht. Denn die EWS betrieb schon damals Verbindungen zwischen England und ihren französischen Stützpunkten durch den Kanaltunnel. Aus DB-Sicht bot sich EWS daher als Kaufobjekt an, um der staatlichen französischen Güterbahn Fret-SNCF Marktanteile abzugeben. Angesichts der hereinbrechenden Rezession dürfte der britische »Inlandsbetrieb« von EWS aus Sicht der an die Börse strebenden DB-Manager kurzfristig wenig profitabel erscheinen, so dass diese geneigt sind, derzeitige Überkapazitäten und Personal wie »teuren Ballast« abzustoßen. So ist die EWS nur eine Schachfigur im sich anbahnenden Konkurrenzkampf zwischen der DB und SNCF. Beide streben in einem liberalisierten europäischen Schienenverkehrsmarkt die Marktführerschaft an und geraten zunehmend in eine Konkurrenzsituation, die die jahrzehnte lange gute Zusammenarbeit zunichte machen könnte. »Wir erleben jetzt eine neue Front in der deutsch-französischen Schlacht um die Vorherrschaft im europäischen Eisenbahnnetz«, brachte es der Deutschlandkorrespondent des britischen »Guardian«, David Gow, auf den Punkt. Er zitiert den Berliner DB-Manager Axel Marschall mit der Aussage, dass die DB im französischen Schienengüterverkehr einen Marktanteil von 25 Prozent anstrebe. Neben der EWS hat die Deutsche Bahn in Großbritannien mittlerweile auch den Personenzugbetreiber Chiltern Railways erworben und möchte damit auch weitere Ausschreibungen im Regionalverkehr gewinnen. Eine Antwort auf unsere Anfrage an die DB-Zentrale zum Konflikt zwischen EWS und RMT war bis Redaktionsschluss nicht zu erhalten.

Hans Gerd Öfinger - Neues Deutschland v. 20.12.2008 / Wirtschaft/Soziales / Seite 9

## Gleisanschlüsse im ländlichen Raum nutzen!

- Sie sind Spediteur oder ein mittelständischer Betrieb im Einzugsbereich der Werdauer Waldbahn?
- Sie haben Interesse an einem Umweltbewussten Versand von Gütertransporten im überregionalen Bereich auf der Schiene?
- Sie interessieren sich dafür, einen Gleisanschluss oder Verlademöglichkeit für das Verkehrsmittel Eisenbahn zu nutzen?
- Sie möchten sich davon überzeugen, dass Güterverkehr auf der Schiene langfristig günstiger als der Lkw sein kann?

Mit der Werdauer Waldbahn können diese Möglichkeiten geschaffen werden.

Trauen Sie sich, auf der Eisenbahnstrecke durch den Wald können Sie in Zukunft bequem Ihre Güter regional verladen und sicher an überregionale Ziele per Bahn befördern lassen!

## Eisenbahnstrecke im ländlichen Raum nutzen!

- Sie möchten Umweltbewusste Naturausflüge für Schulklassen, Kinder- und Jugendeinrichtungen als festen Bestandteil der Bildungsarbeit zum Heranführen an das Verkehrsmittel Eisenbahn durchführen?
- Sie sind interessiert an öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Wünschendorf – Seelingstädt – Werdau /West um den Abkopplungsprozess im Ländlichen Raum zwischen Thüringen und Sachsen eine Alternative zu geben?

Was auf der Straße im Stau steht, stressig ist und die Umwelt verpestet, kann auf Schienen in aller Ruhe mit Pünktlichkeitsgarantie im Nahverkehr überholt werden!

## Werden Sie Partner der Werdauer Waldbahn! Wenden Sie sich vertrauensvoll an uns!

Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V.

**Kontakt: [www.efwo-friedrich-list.info](http://www.efwo-friedrich-list.info)**  
Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft GmbH  
**Kontakt: [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de)**

## Deutsche Regionaleisenbahn GmbH - Ihr Partner für den Eisenbahninfrastrukturbetrieb

**Eisenbahninfrastrukturunternehmen  
Rund 800 km Bahnstrecken bundesweit  
Weitere Informationen unter [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de)**

Deutsche Regionaleisenbahn GmbH  
Kurfürstendamm 11  
10719 Berlin  
0 30 - 63 49 70 76  
0 30 - 63 49 70 99  
[info@regionaleisenbahn.de](mailto:info@regionaleisenbahn.de)



### Infoschnipsel:

#### Ich möchte

- Informationen über den EFWO „Friedrich List“ e.V.
- das Verkehrs- und Gesellschaftspolitische Infoblatt Bahnpost regelmäßig zugesendet bekommen.

#### Ich habe Interesse

- an einer Mitgliedschaft im EFWO „Friedrich List“ e.V.

### **Absender:**

Name, Vorname  
\_\_\_\_\_

Straße und Hausnummer  
\_\_\_\_\_

PLZ / Wohnort  
\_\_\_\_\_

### **Ausfüllen, Ausschneiden und Abschieken an:**

EFWO „Friedrich List“ e.V.,  
Äußere Schneeberger Strasse 14  
08056 Zwickau

### **Bahnpost für Westsachsen und Ostthüringen – Impressum:**

Herausgeber:

Arbeitskreis „Bahnpost“ des Eisenbahnförderverein Westsachsen – Ostthüringen „Friedrich List“ e.V.

#### **Vertrieb:**

Die Bahnpost ist kostenlos erhältlich, kann durch Spenden unterstützt werden. Erscheint neben Extraausgaben vier mal im Jahr und kann über den EFWO „Friedrich List“ e.V. bezogen werden.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Bahnpost – Redaktion wieder. Nachdruck mit Angabe des Quellenverzeichnis erwünscht. Die Redaktion behält sich das Recht vor, Zuschriften sinnwährend zu kürzen.

#### **Anschrift:**

Eisenbahnförderverein  
Westsachsen / Ostthüringen „Friedrich List“ e.V.  
Äußere Schneeberger Strasse 14, 08056 Zwickau

#### **Ausgabe:**

4/2008 vom 31. Dezember 2008, 8. Jahrgang  
V.i.S.d.P. André Ackermann