

Bahnpost



Mitglied im Deutschen
Bahnkunden-Verband

2. bis 4. Ausgabe 2015

Verkehrs- & Gesellschaftspolitisches Informationsblatt

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



Lokhilfe mit der ehemaligen Bundesbahndiesellokomotive BR 216 der OHE auf dem historischem Raw-Werkstättengelände am 28.09.2015 in Zwickau.

(C) Foto - André Ackermann

Letzte Eisenbahnfahrt im alten Raw-Gelände in Zwickau

Der EFWO „Friedrich List“ e.V. organisierte ein außergewöhnliches Großprojekt. So konnte Ende September 2015 der Abschied vom ehemaligen Raw Zwickau mit einem Museumsumzug beobachtet werden. Die Reise führte zur Denkmalschutz Eisenbahnstrecke Werdau/West – Wünschendorf/Elster.

Werdauer Waldbahn behält Denkmalstatus

Der Denkmalschutz hat sich gegen eine Klage der Deutschen Bahn AG durchgesetzt. Gleichzeitig sollte die im Jahr 2000 stillgelegte Strecke zum 01.09.2015 als entwidmet gelten. Widerspruch und Initiativen für die Beibehaltung der bahnmäßigen Widmung sind aktuell. Mehr dazu & anderes gibt es in dieser Bahnpost.

Schientrabi & Dampfdrainse im Zweizugbetrieb während des Draisinen- und Dampfsonderfahrtenprogramm des EFWO auf der Werdauer Waldbahn am 06.09.2015 in Teichwolframsdorf.



Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV)

Eisenbahnförderverein
Westsachsen/Ostthüringen
"Friedrich List" e.V.
www.efwo-friedrich-list.info

Werdauer Waldeisenbahn find ich gut.
Öko findet die Bahn auch gut.
Öko? - Logisch!



Nachrichten zur Werdauer Waldbahn



Zwischen Lichtblicken und
Zukunftsaussichten



Technische Hilfestellung

Dank der Gleis- und Signalbaufirma von Uwe Dietrich aus Werdau konnten Gleisvermessungen, Ertüchtigung von Weichen und Pflegearbeiten entlang der Strecke Werdau – Seeligenstadt gemeinsam mit dem EFWO „Friedrich List“ e.V. und der DRE GmbH im Jahr 2015 umgesetzt werden.

Aktuelles zur Entwicklung der Waldbahnstrecke Werdau – Wünschendorf/Elster

In einer Veröffentlichung des Gemeindeblattes vom August 2015 der Gemeinde Langenbernsdorf ist ein Artikel über die Freistellung von Bahnbetriebszwecken von Flurgrundstücken der Eisenbahnstrecke Werdau/West – Wünschendorf/Elster im Bereich Wünschendorf/Elster, Berga, Mohlsdorf/Teichwolframsdorf, Langenbernsdorf und Werdau zu lesen. Der Bescheid wurde vom Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Erfurt auf Antrag der DB Immobilien Services GmbH Leipzig zum 1. September 2015 genehmigt, womit alle Flächen von eisenbahnrechtlichen Betriebszwecken freizustellen sind. Auf Nachfrage des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V. am 21. August 2015 beim Eisenbahnbundesamt in Bonn konnte der Bescheid nicht bestätigt werden. Es wurde nur die Vermutung geäußert, dass es diesen Bescheid tatsächlich geben könne, der aber bei der Zuständigkeit der Außenstelle des EBA in Erfurt liegt. Die Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft mbH als derzeitiger Besitzer der Strecke hatte zu diesem Zeitpunkt ebenfalls keine Informationen über solch einen Freistellungsbescheid und auch die Widersprüche der Werdauer Waldbahn eG i.G. vom 27. Mai 2014 und der Landesbehörde für Denkmalschutz des Freistaates Sachsen sind bisher nicht in die Anhörung einbezogen worden. Die Widersprüche sind nach Gesetzeslage bei einem Entwidmungsverfahren einzubeziehen. Es wurde durch den EFWO erneut schriftlicher Widerspruch beim EBA gegen den bis dahin nicht bestätigten Freistellungsbescheid eingereicht und Strafanzeige gegen Unbekannt bei der Bundespolizei Außenstelle Zwickau wegen schweren Eingriffes in den Bahnverkehr gestellt, da die Strecke betrieblich und öffentlich genutzt und schrittweise ertüchtigt wird. Bei der Bundespolizei Zwickau wurde die Aufnahme der Anzeige zunächst verweigert, der EFWO „Friedrich List“ e.V. bestand jedoch auf eine schriftliche Protokollaufnahme. Weiterhin wurde ein mehrseitiger Brief an das zuständige Ministerium des Freistaates Thüringen zur Thematik geschrieben, worin auch auf den neu verabschiedeten Koalitionsvertrag zum Bestandsschutz von bedrohten Eisenbahnstrecken hingewiesen wurde. Der Freistellungsbescheid wurde von offizieller Stelle erst im September 2015 zur Verfügung gestellt. Das EBA in Erfurt hat nun ein Widerspruchsverfahren aufgrund des zugestellten Widerspruchs des EFWO „Friedrich List“ e.V. zum Freistellungsbescheid eröffnet, womit die Rechtswirksamkeit des Freistellungsbescheides zunächst ausgesetzt ist. Mit den Vorbereitungsarbeiten an der Strecke am Bahnhof Seeligenstadt bei Werdau für die Umsetzung von historischer Eisenbahntechnik aus dem ehemaligen Raw Zwickau wurden auch Arbeiten an der Strecke selbst notwendig. Durch diesen Umstand und intensiven Gesprächen mit dem Gleisbaubetrieb Dietrich und eine sich abzeichnende Unterstützung eines Eisenbahnunternehmens aus Thüringen, welches die Sorgen mit Verständnis aufnahm, gibt es nun Hoffnung die Strecke doch noch eisenbahnrechtlich zu bewahren und zu entwickeln. Zudem hat die sächsische Denkmalbehörde die Klage der DB-Immobilien gegen die Unterschutzstellung der Eisenbahnstrecke Werdau – Wünschendorf/Elster gewonnen, womit die geplante Verschrottung der Gleisanlagen und die eisenbahnfeindlichen Absichten der SIRE AG mit dem Spekulationsgeschäft in geplanter Weise gescheitert sind. Weiterhin ist ein langer Atem notwendig um die Strecke trotz der erfolgsversprechenden Verhandlungen mit DRE, Gleisbauunternehmen und EVU zu entwickeln. Die politischen Absichten im Landkreis Greiz und Landkreis Zwickau sind andere und würden verbrannte Erde schaffen, wobei die ablehnende Entscheidung der denkmalschutzbeauftragten Stellen in Thüringen gegen die Unterschutzstellung bezeichnend sind und ein gewisser Verdacht der Einflussnahme von offiziellen Stellen hierbei auch nicht auszuschließen ist. 2016 wird die Eisenbahnstrecke Werdau – Wünschendorf/Elster 140 Jahre alt. Bleibt zu hoffen, dass auch im Sinne der Kulturgeschichtlichen Verbundenheit der integrierten Regionen ein würdiges Eisenbahnjubiläum stattfinden kann, was durch den Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. schon länger vorbereitet wird.

EFWO-Report - Die Vereinsseite



Protest für die Werdauer Waldbahn auch zum 1. Mai in Zwickau

Zur traditionellen Kundgebung des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum 1. Mai 2015 beteiligte sich wie in den Vorjahren auch der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. und dessen Arbeitsgemeinschaft AG „Bahnpost“ mit einem Informationsstand auf dem Hauptmarkt in Zwickau. Während hochrangige Vertreter der Stadtführung Zwickaus, wie Oberbürgermeisterin Frau Dr. Pia Findeiß und des Sächsischen Landtages z.B. der für die SPD-Fraktion gewählte Spitzenkandidat der SPD Dulig vor hunderten anwesenden Bürgerinnen und Bürgern von sozialer Gerechtigkeit und Minderung der Arbeitslosigkeit sprachen, machten Mitglieder des EFWO „Friedrich List“ e.V. vielleicht etwas außergewöhnlich auf die Situation der 139 Jahre bestehenden Eisenbahnstrecke Werdau – Wünschendorf/Elster mit der Losung Stillgelegt ist schlecht gefahren aufmerksam, mit dem Hintergrund, dass diese Strecke sehr wohl auch für die Region ein Motor für den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt sein kann. Beide angesprochenen Politiker übersahen bei ihren anschließenden Rundgang durch die von Gewerkschafts- und Parteiständen im Wahlkampftrausch wohl versehentlich den Pavillon des EFWO. Oder war ein Gespräch mit jungen Bürgern zu Thematik und regionaler Bahnpolitik, wie auch der Zukunft des historischen Erbes auf dem Gelände des alten RAWs in Zwickau garnicht erwünscht? Wie auch immer fand die aktuelle Bahnpostausgabe Nr. 1/2015 mit der Überschrift „Werdauer Waldbahnstrecke von Heuschrecken geplagt“ mit rund 100 Ausgaben regen Absatz. Eine Woche später wurde die Erlaubnis erteilt, auf der Werdauer Waldbahn wenn auch befristet wieder fahren zu dürfen, ob es Zufall oder die direkte Aufmachung der veröffentlichten Bahnpost war bleibt bisher unklar. Zudem wurde die Solidarität des EFWO mit dem Zwickauer Bündnis der Montagsdemo gegen Hartz IV wieder öffentlich bekundet und aufgefrischt, alles im Sinne für das der 1. Mai steht. *Bahnpost-Red.*

Aus der EFWO Gesamtmitgliederversammlung:

Am 25. April 2015 tagte die Gesamtmitgliederversammlung des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V. im Vereinszimmer der Gaststätte „Zum Leubnitzer“ bei Werdau. Auf der Tagesordnung stand nach dem Bericht des Vereinsvorstands und dem Kassenbericht die alle 2 Jahre erforderliche Wahl des Vereinsvorstandes, diesmal zu seiner 8. Wahlperiode an. In den Ämtern wurden die folgenden wiederkandidierenden Vereinsmitglieder wiedergewählt: Uwe Kleinitzke als Vereinsvorsitzender, André Ackermann als Geschäftsführer, Uwe Adamczyk als Schriftführer. In das Vorstandsamt des Beisitzers welches seit dem Jahr 2001 Reiner Wiegand inne hatte wurde Alexander Kluge gewählt. Eine außerordentliche Gesamtmitgliederversammlung wird am 27. November 2015 nochmals notwendig, da der neu wieder gewählte Vereinsvorsitzende Uwe Kleinitzke auf eigenen Wunsch nachnominiert werden muss.

EFWO / Bahnpost-Red.

Antwortschreiben aus dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Freistaates Thüringen an den EFWO vom 24. September 2015

Erhalt der ehemaligen Eisenbahnstrecke Werdau – Wünschendorf, Ihr Schreiben vom 25. August 2015 – Frau Ministerin Keller hat Ihr Schreiben dankend erhalten und mich gebeten Ihnen zu antworten.

Sie schildern eindrücklich Ihre Einschätzung zur Strecke Werdau – Wünschendorf und Ihre Bemühungen zu deren Erhalt und Wiederbelebung. Im Jahr 2000 wurde in Ermangelung eines ausreichenden Verkehrsbedürfnisses der Schienenpersonennahverkehr eingestellt und die Strecke stillgelegt. Da von keiner Seite ein Interesse an einer eisenbahnspezifischen Nutzung erklärt wurde und auch hinreichende Planungen für einen künftigen Eisenbahnverkehr fehlen, hat das Eisen-Bahnbundesamt die Strecke nunmehr zum 1. September 2015 vom Bahnbetriebszweck freigestellt. Ihr Engagement für den Kulturwert der Strecke begrüße ich jedoch ausdrücklich. Wenngleich deren Freistellung einer Wiederbelebung mit Eisenbahnverkehr entgegensteht, so freue ich mich, dass sie weder der (teilweisen) Denkmalklassifizierung, noch den saisonalen Draisinenfahrten widerspricht. Der regionalhistorischen Bedeutung der Strecke kann daher auch zukünftig Rechnung getragen werden.

Mit freundlichen Grüßen, im Auftrag Hans Jürgen Hummel

Kein Wunder wenn sich nichts entwickeln kann – Kommentar von André Ackermann

Entgegen der Darstellung dass angeblich kein „Interesse einer eisenbahnspezifischen Nutzung erklärt wurde“ müsste der Freistaat Thüringen einmal mehr Recherche betreiben. Waren es schließlich Freistaat Thüringen und die Stadt Gera, die der Stilllegung der Strecke Werdau – Wünschendorf/Elster erfolglos damals widersprachen. Bürgerliches Engagement für die Schiene wird hierzulande mit Füßen getreten. Das Schreiben zeugt nicht von Interesse an Nachhaltigkeit sondern davon schnell geantwortet zu haben. Danke!

Verkehr & Gesellschaft

Schientrabi und Draisine helfen Werdauer Waldbahn über den Berg

Werdau / Wünschendorf Bis Ende Oktober 2015 gab es weitere Möglichkeiten touristische Verkehre auf der stillgelegten Eisenbahnstrecke Werdau – Wünschendorf/Elster im Abschnitt Werdau-West – Trünzig zu erleben. Kurz nach Veröffentlichung der Bahnpostausgabe 01/2015 Ende April 2015 konnten Verhandlungen zwischen der Deutschen Regionaleisenbahngesellschaft mbH und der Deutschen Bahn AG diesbezüglich zumindest vorerst eine Zukunftsaussicht für den Streckenerhalt in Aussicht stellen. So konnte der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. eine weitere zunächst befristete Vereinbarung mit der DRE GmbH für die Strecke abschließen. Der Verein ist so weiterhin wieder für den Betrieb und Arbeiten an der Strecke berechtigt und sorgte im Rahmen der Möglichkeiten für ein erweitertes Fahrtenprogramm. Dank des Gleis- und Signalbau-unternehmens Uwe Dietrich und Kollegen aus Werdau verkehrt seit Mai 2015 auch der unternehmenseigene Schientrabi auf der Strecke und bereitete mehr als 1600 Fahrgäste Bahnvergnügen. Erstmals wurde die Strecke Werdau-West – Trünzig durchgängig befahren. Das der als Schienenkleinwagen eingestufte Schientrabi auf der im Jahr 2000 stillgelegten Eisenbahnstrecke



Ausfahrt des Schientrabis in Langenbernsdorf nach Werdau-West zu Pfingsten 2015. © Bild – Uwe Böttcher



Ausfahrt mit der frisch aufgearbeiteten Handhebeldraisine des TEV Weimar e.V. im September 2015 am Bahnhof Langenbernsdorf in Richtung Teichwolframsdorf. © Bild – Uwe Böttcher

fahren konnte war von einer eisenbahnrechtlichen Gestattung abhängig. Das historische Fahrzeug ist zudem auf der ebenfalls stillgelegten und von der DRE GmbH unterstützten Eisenbahnstrecke im Muldental zwischen Rochlitz – Wechselburg bis Penig neben weiteren Vertretern der Schientrabiliegenden im Einsatz und wird durch den Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde betrieblich vorgehalten. Da so technische Anforderungen, Betriebssicherheit und Verkehrstauglichkeit gewährleistet sind, wurde von der DRE GmbH und auch dem zuständigen Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Sachsen grünes Licht für die Fahrten auf der Werdauer Waldbahn erteilt. Zusätzlich und zur Freude aller Werdauer Waldbahnfreunde wurde die Handhebeldraisine des Thüringer Eisenbahnverein TEV Weimar wieder zum Einsatz gebracht. Das durch den Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. betreute ehemalige Bahndienstfahrzeug kam so wieder auf seiner Stammstrecke im Abschnitt Langenbernsdorf – Teichwolframsdorf und Trünzig zum Einsatz. Zu Pfingsten 2015 konnte so ein Zweizugbetrieb eingerichtet werden. Der Schientrabi verkehrte auf der Bergstrecke Werdau/West – Langenbernsdorf und im Wechsel bis nach Trünzig. Im Vorfeld wurde die erste Weiche in Teichwolframsdorf wieder gangbar

gemacht, somit sind auch Kreuzungen und Überholungsfahrten wieder möglich. Mit der Genehmigung Fahrten wieder anbieten zu dürfen wurden weitere Arbeitseinsätze möglich. Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. mähte wieder Gleisflächen und sorgte mit zur Verfügung stehenden Möglichkeiten für Ordnung und Sauberkeit entlang der denkmalgeschützten Eisenbahnstrecke. Unterstützung gabe des durch die Gleis- und Signalbaufirma von Uwe Dietrich und seinen Kolleginnen und Kollegen. So konnte im Laufe des Jahres auch das zweite Bahnsteiggleis seit Jahren endlich wieder in Betrieb genommen werden. Weiterhin wurden die Gräben und Bahndämme im Bereich Werdau-West und Teichwolframsdorf zum Großteil vom Bewuchs befreit. Das Fahrtenangebot wurde im Vergleich zu den Vorjahren fast verdoppelt. Natürlich sind die beliebten fahrplanmäßigen Sonderfahrten wetterabhängig, da die Fahrzeuge über keinen Regenschutz verfügen. Der Draisinenfahrbetrieb stellt auch eine Zwischenlösung dar. Der Wunsch sind Triebwagenfahrten zur Streckenbelebung. Die Aufwertung des touristischen Nutzens für die Landkreis Zwickau und Greiz sowie den integrierten Gemeinden entlang der Strecke spielt hierbei eine wesentliche Rolle. Auch Charterfahrten auf der Werdauer Waldbahn werden rege nachgefragt.

Werdauer Waldbahn-Impressionen



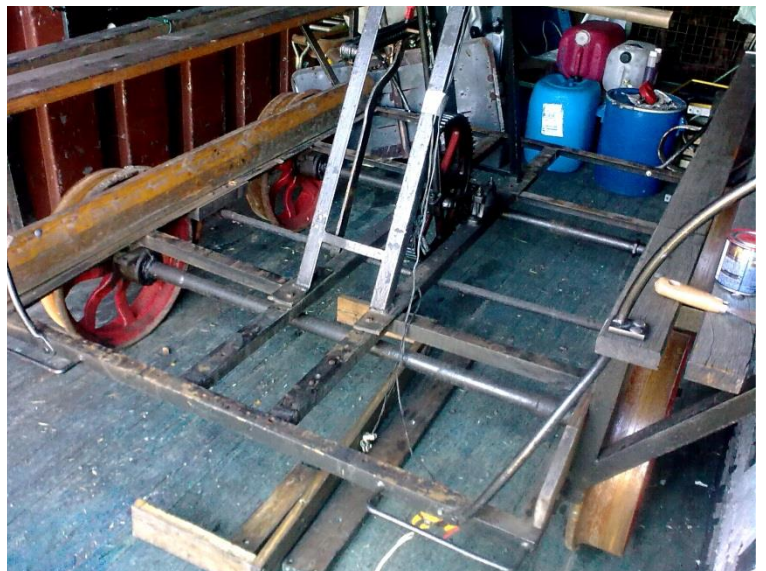
Handhebeldraisine, Schienentrabi und Dampfdraisine sorgten ab Mai 2015 bis Oktober 2015 im Rahmen der Streckenmesse für regen Verkehr auf der von vielen tot gesagten Werdauer Waldbahnstrecke. Danke an alle unterstützenden Akteure.

© Bilder – Uwe Böttcher. / Auch spontane und erfreute Wandergruppen zählten zu den Ausflugs Gästen im Werdauer Wald. © BP



Historische Handhebeldraisine nach Instandsetzung präsentiert

die seit September 2007 als Stammfahrzeug der Werdauer Waldbahnstrecke eingesetzte historische Handhebeldraisine des Thüringer Eisenbahnvereins TEV Weimar e.V. wurde in den Sommermonaten durch Initiativen des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V. einer Teilinstandhaltung in Werdau-West zugeführt. Letztmalig war das über 100 jährige Bahndienstfahrzeug mit der alten Holzbodenbeplankung gemeinsam mit dem Schienentrabi der Gleis- und Signalbau-firma Dietrich zu Pfingsten 2015 im Streckenabschnitt Trünzig – Teichwolframsdorf und Langenbernsdorf zu erleben. Im Anschluss wurde der vorhandene marode gewordene Holzfußboden demontiert und der Rahmen mit neuem Farbanstrich versehen. Im Anschluss wurde eine maßgepasste Eichenholzbeplankung mit neuen Schrauben angefertigt. Gedankt sei an dieser Stelle der EFWO Draisinenbrigade Tobias Holzmüller und Alexander Kluge und an die fleißigen Spender zur Finanzierung der Aufarbeitung.



Friedrich's Waldeisenbahn

Liebe Freunde und Kritiker der Werdauer Waldeisenbahn, in dieser Bahnpostausgabe möchte ich wieder von Neuigkeiten und Ansichten zur Entwicklung bei der Werdauer Waldbahnstrecke berichten und zu gleich ein dickes Dankeschön an alle Unterstützer der Werdauer Waldeisenbahn zum Ausdruck bringen. Ich bin so froh das es vorerst wieder Fahrt frei auf der Waldbahn hieß und mehr als 1600 Fahrgäste an 17 Fahrtagen mit Tante Draisine und dem Schienentrabi als neues Fahrzeug im Bunde der Initiative zur Rettung der Werdauer Waldbahn, sprechen doch für sich, oder? Ich freu mich auch riesig über die 12. Teilnahme der Werdauer Waldbahn zu den 32. bundesweiten Schienenverkehrswochen des Deutschen Bahnkunden- Verbandes DBV e.V. in den Monaten September und Oktober 2015, wobei der jährliche Höhepunkt das Streckenfest mit dem Draisinen- und Dampfsonderfahrtenprogramm am 5. und 6. September 2015 zum 139 jährigen Bestehen der Eisenbahnstrecke Werdau-West – Wünschendorf / Elster darstellte. Erstmals seit der Einstellung der Strecke zum 30. Mai 1999 wurde nun 16 Jahre später mit Dampf zwischen Werdau-West und Trünzig durchgängig gefahren. Spektakulär und wohl eine der bisher größten Unternehmungen des EFWO „Friedrich List“ e.V. war der Museumsumzug vom Raw Zwickau. Mit einem 650 Tonnen schweren Güterzug wurde das vor Jahren mit Unterstützung des Vereins gerettete Museumsgut auf dem Gelände des ehemaligen Raw Zwickau nach Seelingstädt an der Werdauer Waldbahnstrecke verbracht. Es war doch noch ein spannendes Jahr 2015. Euch und uns wünsche ich heitere Aussichten und einen motivierten schönen restlichen Jahresverlauf 2015, Euer *Friedrich*



Üben für das 140 jährige Streckenjubiläum

Um für das 140 jährige Streckenjubiläum der Werdauer Waldbahn im Jahr 2016 gerüstet zu sein übt Friedrich schon fleißig auf einem extra in Trünzig verlegten Anschlussgleis. Das dient auch seiner Ausbildung zum Rangierleiter, denn neben Eisenbahntechnik wird auch jede Menge Personal benötigt werden um das Eisenbahnfest betreuen zu können. Wer Interesse hat mitzumachen meldet sich einfach beim Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V.. Friedrich freut sich auf Euch.

Die neue Linie S6 vorerst nur zwischen Werdau-West, Teichwolframsdorf und Trünzig/ Historische Handhebeldraisine im „Ausbesserungswerk“ Werdau-West

Im Mai 2015 absolvierte die vom Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. betreute historische Handhebeldraisine des Thüringer Eisenbahnvereins TEV Weimar e.V. zur vollen Zufriedenheit weitere 3 Fahrtage auf dem Streckenabschnitt Langenbernsdorf – Teichwolframsdorf – Trünzig mit Anschlussverkehr der neu eingerichteten Linie S6 Werdau – Wünschendorf/Elster, die gleichfalls seit Mai 2015 mit dem Schienentrabi zwischen Werdau-West und Trünzig zur Verstärkung an den Sonderfahrttagen bedient wird. Reisende die den Anschlussverkehr in Richtung Werdau Bahnhof und Richtung Seelingstädt – Wünschendorf/Elster nutzen möchten, werden unterdessen an die zuständigen Zweckverbände und Landkreise sowie deren gewählten Volksvertreter verwiesen, die den Zustand der Nichtbedienung mit zu verantworten haben, allerdings meinen, sich nichts vorzuwerfen zu haben und man sich an die Abgeordneten der Kreistagsgruppen gleich am Nachbartisch hinter der Tasse Kaffee wenden solle. Doch während sich der Leihe nur wundern und nicht aufregen sollte, ging die praktische Arbeit im kurzfristig zum Ausbesserungswerk umfunktionierten Werkstattbereich des EFWO „Friedrich List“ e.V. weiter, wo die über 100 Jahre alte Handhebeldraisine zur Wartung und Aufarbeitung sich befand. Im September 2015 gelangte das ehemalige Bahndienstfahrzeug wieder zu Draisinenbahnhöfen auf der Werdauer Waldeisenbahnstrecke und sorgte für Verkehr auf der Strecke. Der Verein ist also nicht untätig und was will eine Region denn mehr, als eine Museumsbahnstrecke die den Wirtschaftsfaktor Tourismus und Bewerbung einer Region über Sachsens Grenzen schon lange der Zukunft zugewandt hinausgetragen hat.

Technische Denkmale sind Kulturdenkmale

EFWO-Museumsumzug rettet Denkmalgüter vom ehemaligen Raw Zwickau auf denkmalgeschützte Eisenbahnstrecke.



Reportage und Impressionen eines außergewöhnlichen Transportes

Die Überreste der im April 1908 eröffneten Zwickauer Eisenbahnwerkstätten, später auch als das Raw „7. Oktober“ Zwickau bekannt, sollen in den Jahren 2015 und 2016 endgültig abgerissen werden, um Baufreiheit für eine neue gemeinsame Justizvollzugsanstalt der Länder Sachsen und Thüringen zu errichten. Für die unter Denkmalschutz stehende Eisenbahntechnik des Bahntechnischen Industriemuseums Zwickau ist somit dann leider kein Platz mehr auf diesem Gelände verfügbar. Es musste ein Ausweichstandort gefunden werden. Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. trug das Anliegen bereits im Januar 2014 beim Sächsischen Finanz-

ministerium vor und erhielt die Zusage der finanziellen Unterstützung. Mit dem Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement SIB Niederlassung Zwickau erfolgten mehrere Termine und es entstand eine konstruktive Zusammenarbeit welche das weitere Vorgehen erst ermöglichte. Die gesamte Planung und Organisation lag nun beim EFWO „Friedrich List“ e.V. Dies stellte eine enorme Herausforderung dar. Neben Vorberatungen, Erstellen von Ablaufplänen, der Organisation und Zusammenarbeit mehrerer beteiligter Unternehmen, Vereine und anderer Institutionen musste zunächst das Gelände der abgestellten Fahrzeuge an der ehemaligen Wagenrichthalle 2 beräumt und für den Einsatz von Technik befahrbar gemacht werden. Alte Schwellen und Kleiseisen wurden entfernt um anschließend das Gelände mit einem Mulscher bearbeiten zu können. Schließlich mussten auch die Gleise zur Befahrbarkeit erst freigelegt werden. So wurde auch die zur Verladung von Technik & Fahrzeugen notwendige Fläche beräumt und gemäht. Zeitgleich wurde Unrat, Müll und verrottete Holzbeplankung bei Fahrzeugen des BTM Zwickau entfernt.



Mit der Baufeldfreimachung wurden im Rahmen des Museumsumzuges auch die Gittermastleuchten und Uhr im September 2015 demontiert. Ein letztes Bild der Masten auf dem Gelände des ehemaligen Raws in Zwickau. © A.A

Technische Denkmale sind Kulturdenkmale

Weniger beachtete Zeitzeugen des ehemaligen Raw Zwickau sind oder waren die verbliebenen Gittermastleuchten und die Uhr des einstigen Werkstättenbahnhofes welcher um 1940 auch mit einer 23 Meter Drehscheibe und eigenem Anheizgebäude ausgebaut wurde. Auch im weiteren Verlauf der Werksgeschichte sind Erweiterungsbauten des Werkstättenbahnhofes umgesetzt worden. Im Jahr 2002 konnte auf Initiative unseres Vereins die Gittermastleuchten und eine Uhr in die Denkmalliste des Freistaates Sachsen unter anderem mit aufgenommen werden und somit die Verschrottung verhindert werden. Neben anderen Vorbereitungen im September 2015 wurden die in der Lokwerkstatt über Jahre noch verbliebenen Maschinen, Schlepptenderdrehgestelle und andere Technik zur Verladung ins Vorfeld der Wagenrichthalle 2 verbracht. Ein Teil wurde in Container verladen. Parallel dazu wurden bis zu 20 cm Durchmesser starke an die Schienen angewachsene Baumwurzeln entfernt, Spurhalter wurden eingesetzt und schließlich die alte Anschlussbahn für ihre wohl letzte Befahrung gangbar gemacht. Im Grenzbereich zur Servicewerkstatt und deren Kooperation wurden mehrere zur Ausfahrt benötigte Weichen zur vorübergehenden Nutzung wieder in Betrieb genommen.

Ein durchdachter Ablaufplan, abgestimmte Arbeiten mit den gewonnenen und geeigneten Unternehmen, alles lief bis auf kleinere Pannen mit der Containerlieferung ordnungsgemäß und ohne größere Verzögerungen. Doch nun kam die Eisenbahn mit ihren betrieblichen und teils nicht nachvollziehbaren Launen ins Spiel. Zuerst stand unser 300 Tonnen Ladekran fast einen Tag sinnlos auf dem Gelände herum weil die Tiefladewagons von DB Schenker ausversehen in Nürnberg anstatt in Zwickau gestrandet waren. Das bedeutete einen Tag Verzug. Die nächste Botschaft war, als ein in Sachsen bekanntes EVU die lange durch unser beauftragtes EVU zugesicherte V 100 Ost trotz bestätigter Vorauszahlung von jetzt auf dann versagte. Mauerte hier jemand im Hintergrund? So kam die Vorbereitung für die entsprechenden Trassenbe-



Beräumungsarbeiten und Gleisvermessung bei der verwilderten stillgelegten Werksbahnanschlussgleise des ehemaligen Raw Zwickau. Das hier wieder Bahnbetrieb ermöglicht wurde, wagten viele nicht zu glauben. Bilder © André Ackermann



(c) Archiv der Arbeitsgemeinschaft AG "Bahnpost" des Eisenbahnervereins EFWO "Friedrich List" e.V.



stellungen ins Stocken. Es dauerte fast eine Woche eine neue Lokomotive für die finanzierte Aktion zu finden. Neben bürokratischen Zwischenstopps, die auch die Freigabe für die rechtzeitige Weichenbefahrung im Werkgelände der DB Fahrzeuginstandhaltung – Servicewerkstatt Zwickau betraf, sorgten verleumderische Unterstellungen von Dritten (die der EFWO nicht einmal kennt) dafür, dass ein weiteres EVU die Trassenbestellung nicht realisieren wollte. Dankenswerter Weise sprang ein Unternehmen und Personal mit einer Diesellokomotive der Baureihe 216 ein. Mit guter Zusammenarbeit und Improvisation

konnte in der vorletzten Septemberwoche mit der Verladung des ersten Fahrzeuges, dem ehemaligen Werkeisenbahndrehkran SDK 5 begonnen werden. Hierfür mussten zunächst zahlreiche Rangierfahrten im Gelände durchgeführt werden um entsprechende Reihenfolgen für die weiter folgende Verladung zu haben. Dreimal musste der Zeitplan für die Verladearbeiten aus organisatorischen Gründen kurzfristig umgestellt werden. Die Kollegen von Vereinen, der RME GmbH und der Kranfirma Ullrich aus Chemnitz leisteten hierbei großartige Arbeit.

Technische Denkmale sind Kulturdenkmale

Dampfgeschichte: Einmal nach Westsachsen und zurück...



Bei schönstem Sonnenlicht zeigte sich die Dampflokomotive 41 1144 der Interessengemeinschaft IG „Werrabahn“ Eisenach e.V. am 28. September 2015 vor der DB-Fahrzeuginstandhaltung GmbH -Servicewerkstatt Zwickau. Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. wollte die Sonderüberführung des historischen mit Technik beladenen Museumsumzug von Zwickau aus als letzte mögliche Gelegenheit nutzen, um mit echten Volldampf an den legendären Dampflokomotiv- und Güterwagenreparaturbetrieb zu erinnern. Der einst vielfältig geprägte Werkstattbetrieb sollte würdig verlassen werden, bevor die letzten Gleise und technischen Zeitzeugen dort unwiederbringlich verschwunden sind. So war es naheliegend die zu jenem Zeitpunkt in Gera für Sonderzugeinsätze verfügbare Dampflokomotive 41 1144-9 einzusetzen. Diese Lok erhielt 1966 einen Kessel vom Raw „7. Oktober“ Zwickau und ist somit eine der letzten mit dem



Werk verbundenen betriebsfähigen Dampflokomotivvertreterin. Leider kam es nicht wie geplant zum Transport mit der Dampflokomotive 41 1144-9. Das Lokpersonal handelte eigenmächtig ohne Rücksprache mit dem vor Ort betrieblich verantwortlichen Ansprechpartnern der RME und dem Vertragspartner EFWO „Friedrich List“ e.V.. Zur Ankunft im ehemaligen Raw Zwickau wurde von Seiten des Lokpersonals verkündet, „Man werde den Zug nur bis Raitzhain befördern und von dort aus gleich nach Gera weiter fahren, weil man noch was privates vor hätte“. Dies entsprach nicht der Vertragsvereinbarung. Viele der anwesenden Kolleginnen und Kollegen spürten, dass es weder ein wahres Interesse beim Dampflokp-personal gab noch die Grundlage einer kollegialen Zusammenarbeit zu erkennen war. Zu dem Zeitpunkt wurden die beladenen Fahrzeuge noch vom zuständigen Wagenmeister abgenommen wobei einige Mängel festgestellt wurden. Die Regulierung hätte kurzfristig vor Ort erfolgen können wenn alle Beteiligten, auch das Dampflokp-personal, zusammengearbeitet hätten. Man hatte auch kein Interesse daran, das von der Eisenbahntradition Zwickau gefertigte Schild „Abschied RAW Zwickau 1908 – 2015“ an der Lok anzubringen.

Abschied vom Raw Zwickau
Letzte Fahrt mit historischem Museumsumzug
am Montag, den 28. September 2015



Geschichte bewahren, Erinnerungen wecken!
Technische Denkmale sind Kulturdenkmale!

Mit Dampflokomotive 41 1144 – 9 und V 100 DR

Wenn schon Abschied nehmen,
dann aufrichtig, würdevoll und traditionsbewusst, gegen das Vergessen.
Mit dem Museumsumzug wird gleichzeitig an Eisenbahnjubiläen zwischen
Westsachsen und Ostthüringen erinnert, die im Jahr 2015 gefeiert werden könnten.



170 Jahre Eisenbahnstrecke Zwickau – Werdau – Crimmitschau
(eingeweiht am 6. September 1845)



150 Jahre Eisenbahnstrecke Göbnitz – Gera
(eingeweiht am 28. Dezember 1865)

Güterzug ab Güterbahnhof Zwickau. Fahrplanunterlagen gegen 30,- EURO Spendenbeitrag erhältlich.
Informationen und Anmeldung unter der E-Mail-Adresse: efwo.friedrichlist@goeimail.com

V.i.S.d.P. – © Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V., Postfach 200 302, 08003 Zwickau – www.efwo-friedrich-list.info



Technische Denkmale sind Kulturdenkmale



Der Museumszug Zwickau – Seelingstädt Abfahrbereit mit Diesellokomotive BR 216 am Güterbahnhof Zwickau. – Entgleisung bei der letzten Rangierfahrt im Raw Zwickau am 28.09.2015. © A.A.



Die Museumsfahrzeuge hatten bis auf zwei Ausnahmen alle ein gültiges Dokument für die einmalige Überführung mit den entsprechenden Auflagen ausgestellt bekommen. Für die Fahrzeuge auf denen sich Ladung und Ladeeinheiten, also auch zwei Eisenbahnfahrzeuge selbst befanden, stand eine Abnahme jedoch noch aus. Montag der 28.09.2015 - nachdem die Zugnummer für die Überführungsfahrt der Dampflokomotive 41 1144-9 bereits vergeben war, kam gegen 07:00 Uhr endlich der von allen Beteiligten erwartete Fahrplan für die Lz Gera – Neumark/Sachsen – Zwickau. Wenig später endlich auch die weiteren Fahrpläne für die Lastfahrt Zwickau – Gößnitz – Schmirchau – Seelingstädt und Seelingstädt – Gera. Dies war das Ergebnis einiger Unstimmigkeiten bei Zuarbeiten und den bereits erwähnten kurzfristigen Kündigungen und Absagen einiger EVU's, die jedoch für eine rechtzeitige Bestellung der Trasse und Erstellung der Fahrpläne von Bedeutung war. Der EFWO stand dementsprechend außen vor, da der Verein eisenbahnbetrieblich keine Handhabe hierbei hatte. So war der Verein Auftrag-geber und bemühte sich bereits mehr als einen Monat vor dem 28. September alle Unterlagen und Verträge unter Dach und Fach zu haben. Es ging um den würdevollen Abschied vom Raw Zwickau an jenen Tag und es war allen Beteiligten klar welche außergewöhnliche Herausforderung und Größenordnung diese Unternehmung war. Als die Dampflokomotive im Raw-Gelände wie bereits beschrieben eintraf war außer Negativkritik und Überheblichkeiten kein Wort der kollegialen Verständigung zur Sache von Seiten des Lokpersonals erkennbar. So wurde auch das Rangierverfahren in Frage gestellt, was zu einer Stresssituation und somit zu menschlichen Versagen, bei der vorletzten symbolischen Rangierfahrt aus dem Raw hinaus, führte. Es sprangen 2 Wagons mit je einem Radsatz aus dem Gleis. Durch die Unterstützung der DB-Fahrzeuginstandhaltung-Servicewerkstatt Zwickau konnte schnell Hilfe organisiert werden, innerhalb einer Stunde war ein Kran zur Stelle und setzte die Fahrzeuge wieder ins Gleis. Die Diesellokomotive der Rangierabteilung Baureihe 216 der OHE war zudem nicht in Mitleidenschaft gezogen worden. Der andere für die Dampflokomotive 41 1144-9 bestimmte Zugteil war hingegen abfahrbereit. Ein weiterer Zugteil

stand ebenfalls abgefertigt und abfahrbereit auf einem der Zwickauer Güterzuggleise bereit. Die Lokmanschaft der 41 1144-9 fuhr jedoch ohne ein Wort der Verständigung einfach davon, schnappte sich eigenmächtig die Zugnummer für die Güterzugfahrt und dampfte wieder in Richtung Werdau nach Gera zurück. Bis heute gab es we-der eine Erklärung für dieses Verhalten. Bis auf das Stelldichein im ehemaligen Raw Zwickau was auch nicht so lief wie geplant, konnten wir nicht erkennen, dass eine befriedende Leistung erbracht wurde. Immerhin war seit 1968 erstmals wieder eine Dampflokomotive auf dem Gelände des ehemaligen Raw Zwickau und wie es aussieht für immer wohl auch die Letzte gewesen. Am 30.09.2015 wurde der Zug mit Diesellok bespannt nach Seelingstädt gefahren.



Verladenes Museumsgut des BTM-Zwickau auf dem Raw Gelände vor der Abfahrt. © A.A

Technische Denkmale sind Kulturdenkmale

Die Fahrt führte über Werdau, Gößnitz, Schmölln, Raitzhain, Braunichswalde. In Gößnitz wurde einer der Waggons wegen eines warm gelaufenen Gleitachslagers ausgesetzt. Ein weiterer Waggon steht noch in Zwickau. Diese beiden Fahrzeuge sollen in den nächsten Tagen ebenfalls nach Seelingstädt überführt werden. Am Abend gegen 21:00 Uhr erreichte der Zug dann seinen Bestimmungsbahnhof Seelingstädt an der Werdauer Waldbahnstrecke. Bedanken möchten wir uns an dieser Stelle bei der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH, dem Eisenbahnbetriebsleiter und den Kollegen der Anschlussbahn Starkenberger Baustoffe, der Röbel-Müritzer Eisenbahn GmbH, dem Lokpersonal der Diesellokomotive Baureihe 216 der OHE sowie dem Unternehmen welches uns die Lokomotive zur Verfügung gestellt hat. Weiterer Dank geht an den Gleis- und Signalbau Dietrich aus Werdau, den unterstützenden Kolleginnen und Kollegen der DB-Servicewerkstatt Zwickau, dem Kranunternehmen Ullrich aus Chemnitz, dem Zwickauer Kranunternehmen Auto-Klug, den ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern der RME, der BSW Freizeitgruppe Eisenbahntradition Zwickau und des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V. Weiterer Dank für die kooperative Zusammenarbeit bei diesem Vorhaben geht an den Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement Niederlassung Zwickau und allen anderen die mitgeholfen haben, dieses Großprojekt umzusetzen.

Ein Bericht des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V.



Wiederbelebung des Bahnhofs in Seelingstädt an der Eisenbahnstrecke Werdau/West – Wünschendorf/Elster am 01.10.2015. Entladung des Schienendrehkrans SDK 5 023 des ehemaligen Raw Zwickau und Rangierarbeiten bei schönstem Wetter. © A.A



Die ehemalige Werklok TGK 2 003 eines Wünschendorfer Betriebs wieder in der Nähe auf der Werdauer Waldbahn. Die alte Werkbahnruhr des Raw Zwickau im Anflug auf den Bahnhof Seelingstädt © A.A



Bahnkundeninformationen

Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Gefahr! von Frank Böhnke

Neues vom Jammerossi?

"Hat der Bundesfinanzminister die Länder über den Tisch gezogen?" so titelt MDR-Info in einem Online-Angebot vom 5. November 2015. Es sieht in der Tat danach aus. Denn in einem der vielen Gespräche über den finanziellen Ausgleich des Flüchtlingszustromes wurde ganz plötzlich im September 2014, wie aus heiterem Himmel, vom Bundesfinanzminister ein neuer Vorschlag unterbreitet. Zwischen Asylpaket und Problemen mit dem Jugendfunk.

Seit über zweieinhalb Jahren streiten sich die Bundesländer mit der Bundesregierung darüber, mit welcher Höhe die eigentlich nur bis Ende 2013 festgeschriebenen "Regionalisierungsmittel" fortgeführt werden sollen. Sie wissen nicht, was sich hinter dem merkwürdigen Begriff verbirgt? Damit stehen Sie nicht alleine. Deshalb ein kurzer Ausflug in die Geschichte. Aus Reichs- und Bundesbahn sollte zum 1. Januar 1994 die privatwirtschaftlich geführte "Deutsche Bahn" werden. Diese Bahnreform umfasste auch, dass die Zuständigkeit für die Bestellungen von Zugleistungen im Nahverkehr in die Verantwortung der jeweiligen Bundesländer übergeht. Die Finanzhöhe für diese Bestellungen wurden zwischen den Bundesländern und der Bundesregierung verhandelt und auf ca. 4,45 Milliarden Euro festgelegt. Zum 1.1.1996 trat die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Kraft. Jedes Bundesland bekommt aus dieser Gesamtsumme einen Anteil, der gleichmäßig (mit Ausnahme

der Jahre 2004 und 2006 bis 2008) prozentual jährlich um 1,5 % steigt. 2014 waren es ca. 7,3 Milliarden Euro. Von Anfang an war dieses Verfahren befristet - nämlich bis 31.12.2014. Das von allem so gelobte Erfolgsmodell "Regionalisierung" hatte und hat einen Haken. Die Bundesländer haben es bei der Bestellung mit Monopolisten zu tun. Die Züge fahren auf Gleisen, halten an Stationen und werden mit Strom versorgt, die alle aus faktisch einer Hand stammen: DB Netz, DB Station & Service, DB Energie. Die Bundespolitik fühlt sich für die Schieneninfrastruktur nicht zuständig und verweist bei der undurchsichtigen Preisbildung für Trassen und Stationen immer an die DB AG. So kommt es, dass die Bundesländer nach einer Erhebung des Netzwerkes Europäische Eisenbahnen inzwischen 68 % der Trassenerlöse der DB Netz AG und 87 % der Stationsentgelte der DB Station & Service beisteuern. Was ehemals als Prinzip "linke Tasche, rechte Tasche" gedacht war - die Bundesgelder werden an die Bundesländer ausbezahlt, diese reichen sie weiter an die DB - funktioniert nicht mehr. Denn die Kosten für Trassen und Stationen gallopierten davon, die Bundesgelder steigen jedoch nicht in notwendigem Maße. Im Vorfeld der Neuverhandlung ab 1.1.2014 hatten Bundesländer und Bundesregierung eigene Gutachten in Auftrag gegeben, die Aussagen zur notwendigen Mittelhöhe machen sollten. Natürlich gab es Unterschiede. Im Gutachten der Bundesländer waren die Summen höher als im Gutachten der Bundesregierung. Dennoch: laut beiden Gutachten reichten die bis dato zur Verfügung stehenden Mittel nicht aus.

Gutachten-Basisdaten ab 1.1.2015

	Bundesländer	Bundesregierung
Ausgangswert	8,505 Mrd. Euro	7,658 Mrd. Euro
Jährlicher Aufwuchs (Dynamisierung)	2,0 % bei vollständiger Übernahme der Infrastrukturkosten durch den Bund, 2,5 % - 4,4 % abhängig von der Übernahme der Preissteigerungen bei der Infrastruktur	2,67%

Bis September 2015 hatten die Bundesländer gegenüber Bundesfinanzminister Schäuble ihre Position einstimmig vertreten. Es sah so aus, als ob es auch für 2016 keine Bewegung geben könnte. Doch dann hieß es plötzlich, dass sich die Unterhändler bei einem "Kamin-gespräch" geeinigt und einen Durchbruch erzielt hätten. Das Bundesfinanzministerium hatte 8 Milliarden Euro und eine jährliche Steigerung von 1,8 Prozent angeboten. Sollten die Hüter der schwarzen Null doch ein Einsehen gehabt haben und endlich Kompromissbereitschaft zeigen? Erste Reaktionen, auch die vom Bahnkunden-Verband, waren Erleichterung. "Die Kuh ist vom Eis", "Überraschend, aber nun endlich" hieß es allerorten. Ende gut, alles gut? Eher nicht. Denn was danach aussieht, als ob sich beide Seiten endlich zusammengerauft und einen - wenn auch schweren Herzens - für beide Seiten tragbaren Kompromiss gefunden hätten, bedeutet nicht mehr als ein vollständiges Nachgeben der Bundesländer vor dem Hintergrund, dass einige Bundesländer ein wenig mehr Geld bekommen. Der im Detail steckende Teufel hat einen Namen. Es ist der "Kieler Schlüssel". Benannt nach der Stadt, in der die neue Aufteilung innerhalb der Bundesländer (die sogenannte horizontale Verteilung) festgelegt ist. Denn er ist gemeint, wenn in dem Kompromissvorschlag davon die Rede ist, dass es eine unterschiedliche Verteilung innerhalb der Gruppe der Bundesländer geben soll. So erhalten fast alle westdeutschen Bundesländer erheblich mehr (teilweise auch über durchschnittlich 1,8 Prozent jährlich). Um die Bundesländer, die in der Prognose bis 2031 mit einem erheblichen Bevölkerungsrückgang zu rechnen haben (das sind alle ostdeutschen Bundesländer) nicht ins verkehrspolitische Elend zu stürzen, war es Konsens unter den Ministerpräsidenten, dass Abzüge bei 1,25 Prozent gedeckelt werden. Nur so, die einhellige Meinung unter allen Ministerpräsidenten, funktioniert das Neuverteilungsverfahren.

Fortsetzung nächste Seite

Bahnkundeninformationen

Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Gefahr! (Fortsetzung) von Frank Böhnke

"Friss oder stirb" 8 Milliarden sind mehr als die heutigen 7,6 und 1,8 auch als die heutigen 1,5 Prozent. Also breite Zustimmung bei allen Bundesländern ... Nein, nicht bei allen. Die Katerstimmung kam wenige Tage später auf. Während Bayern und Baden-Württemberg jubelten, war Thüringens Ministerpräsident Ramelow der erste, der seine Stimme zurückfand und harte Worte gegenüber der Thüringer Allgemeinen Zeitung äußerte. Das Protokoll sei falsch, es sei niemandem ein Mandat für Gespräche zu den Regionalisierungsmitteln erteilt worden und an das, was da jetzt als Kompromiss im Gespräch sei, könne er sich nicht erinnern. Inzwischen zeigen sich auch irritiert andere Ministerpräsidenten und sprechen sogar von einem Aufkündigen der Solidarität zwischen Ost und West. Denn der Kieler Schlüssel bedeutet ein Umverteilen von Ost nach West.

Aufkündigen der Solidarität? Selbstverständlich müssen die westdeutschen Bundesländer, die bevölkerungsstark sind und heute Probleme haben, ein der Nachfrage entsprechendes Angebot zu bestellen, mehr Geld erhalten. Die Frage ist aber, ob das zu Lasten der Flächenländer im Osten Deutschlands gehen darf. Wer ein solches Verhalten gutheißt, löst keine Probleme - er verschiebt sie nur. Fakt ist (was beide Gutachten festgestellt haben: dass die im Moment gezahlten Gelder nicht mehr ausreichen). Die Dynamisierung von durchschnittlich 1,8 Prozent bedeutet bei einer jährlichen Preissteigerung von im Schnitt 2,5 Prozent bei den Trassen- und Stationsentgelten, dass relativ schnell auch die jetzt jubelnden westdeutschen Länder bald wieder das Ende der Fahnenstange erreicht ist. Während also die westdeutschen Länder wenige Jahre finanziellen Spielraum bekommen, haben die ostdeutschen Länder sofort - also bereits von 2016 auf 2017 - mit weniger Geld zu rechnen. Die Abwärtsspirale wird größer, wenn die zu erwartenden Preissteigerungen bei den Trassen und Stationen gleichzeitig irgendwie aufgefangen werden müssen.

Zweckfremde Verwendung! Der Deutsche Bahnkunden-Verband hat in der Diskussion immer darauf hingewiesen, dass ursprünglich die Regionalisierungsmittel für den Schienpersonennahverkehr (SPNV) vorgesehen waren. Im Laufe der Jahre wurde diese Bindung immer weiter aufgeweicht. Inzwischen wird alles mit diesen bisher zuverlässig fließenden Geldern bezahlt. Sozialkarten, Verwaltungskosten der Verbünde, Stadtverkehre, Investitionen in Straßenbahnen usw. Zugespitzt kann gesagt werden, dass Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bisher überdurchschnittlich mit Regionalisierungsmitteln bedacht werden, aber auch am freizügigsten bei der SPNV-fremden Ausgabe sind.

So viel Geld fließt in die SPNV-Bestellung

Bundesland	RegMittel gesamt	Ausgaben für SPNV 2012	
		Betrag	Prozent
Berlin (für 2011)	381,1 Mio. €	260,7 Mio. €	68,41%
Brandenburg	416,6 Mio. €	318,5 Mio. €	78,73%
Mecklenburg-Vorpommern	235,2 Mio. €	185,6 Mio. €	78,90%
Sachsen	507,3 Mio. €	309,8 Mio. €	61,07%
Sachsen-Anhalt	356,4 Mio. €	285,3 Mio. €	72,48%
Thüringen	282,7 Mio. €	200,8 Mio. €	71,04%

Quelle: Bundestags-Drucksache 17/537 vom 12. Februar 2014.

Die Gründe für die "zweckfremden Ausgaben" ...mögen unterschiedlich und im Einzelfall auch gerechtfertigt sein. Kritisch hinterfragt müssten sie im Einzelfall jedoch. Warum gibt Sachsen 52 Millionen Euro für Investitionen in SPNV-Verkehrsanlagen aus, wo dies doch Aufgabe des Bundes ist? Oder warum finanziert Sachsen Tarifaufgleiche für Ausbildungsverkehre mit 46,5 Millionen Euro aus den Regionalisierungsmitteln. Sachsen-Anhalt bedient sich mit 48,8 Millionen Euro aus dem Topf Regionalisierungsmittel für die Bestellung von Straßenbahn- und Busverkehren. In Thüringen sind dies immerhin "noch" 23,2 Millionen Euro (Quelle: Bundestags-Drucksache 17/537 vom 12. Februar 2014). ... liegen andererseits in der Tatsache begründet, dass es in den ostdeutschen Bundesländern so gut wie keinen Fernverkehr gibt. So fährt beispielsweise von Köln Hbf nach Koblenz (ca. 90 km Entfernung) abwechselnd ICE-, IC-, RE- und RB-Züge. Von Plauen nach Leipzig (ca. 127 km) gibt es nur Nahverkehr.

Fortsetzung nächste Seite

Bahnkundeninformationen

Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Gefahr! (Fortsetzung) von Frank Böhnke

Wie geht es weiter?

Einen Brandbrief an Bundeskanzlerin Merkel haben angeblich die ostdeutschen Ministerpräsidenten geschrieben und Solidarität eingefordert. Ist das nicht zu spät? Jedenfalls sind sie in der schlechteren Lage. Denn die Gesamtsumme von 8,0 Milliarden Euro steht. Und es wird sich kaum ein westdeutsches Bundesland von seinem Mehr an Geld freiwillig wieder etwas wegnehmen lassen - sie brauchen es genauso nötig. Die horizontale Verteilung auf die jeweiligen Bundesländer ist durch den Bundesverkehrsminister, so steht es im Gesetzentwurf, nach Zustimmung durch den Bundesrat festzulegen. So wird der Kieler Schlüssel ohne die Deckelung auf eine minimale Steigerung von 1,25 Prozent aller Voraussicht nachkommen. Denn die Mehrheit der Bundesländer erhält ja mehr Geld ... auf Kosten der Ostländer. Möglich wäre noch, dass die Entscheidung vertagt wird und die negativen Auswirkungen des Kieler Schlüssels erst ab 2019/2020 spürbar werden. Denn dann sind die nächste Bundestagswahl und wichtige Landtagswahlen wieder Geschichte. Warum denken Abgeordnete nur so weit, wie die Legislaturperiode dauert?! Die Zustimmung des Bundestages ist so gut wie gesetzt. Was bleibt dem Fahrgast übrig? Seine Bundestagsabgeordneten und den zuständigen Ministerpräsidenten mit Briefen, Mails und Protesten überhäufen. In den Amtseiden, die alle Landesminister abzulegen haben, ist davon die Rede, dass sie Schaden abzuwenden haben. Daran sollte der Wähler sie messen. Weitere Informationen zu den Regionalisierungsmitteln und Querverweise finden Sie nicht auf tagesschau.de, sondern auf www.bahnkunden.de -> Unsere Themen -> Finanzierung. *Beitrag von Frank Böhnke – Deutscher Bahnkunden- Verband*

Der Fahrgastbriefkasten:

„Kein Beitrag für Barrierefreies Bus fahren“
Ersatzhaltestelle ersatzlos gestrichen.

Von Alexander Kluge

Werdau/Fraureuth: Wenn man sich diese Überschrift richtig durch den Kopf gehen lässt, könnte man glatt meinen es handelt sich hier um einen wirklich schlechten Scherz, doch dieses Ereignis tat sich Ende Juli 2015 in Fraureuth und Ruppertsgrün auf. Da aufgrund von Bauarbeiten die Haltestelle an der Glowatzkyhalle in Ruppertsgrün nicht angefahren werden konnte, verlegt man die Haltestelle an die Kreuzung Werdauer Straße/ Zwickauer Straße, wo zur besseren Umleitungsregulierung eine Bau Ampel aufgestellt wurde. Doch diese Haltestelle verschwand auf einmal unverhofft, und an der richtigen Haltestelle gab es nur die Information sich zur nicht mehr vorhandenen Ersatzhaltestelle zu begeben. Da selbst das Fahrpersonal der Linie 160 verdutzt über die Entfernung der Haltestelle waren, zeigt auf das es nicht nur eine mangelnde Kommunikation zwischen dem Verkehrsverbund und den Fahrgästen gibt, sondern auch innerbetriebliche Differenzen bestehen. Da half auch die Kontaktaufnahme zu den regionalen Verkehrsbetrieben nichts, die sich wenn Klarheit geschaffen wurde wieder melden wollten, was nie geschah. So hat mir dann der freundliche Busfahrer am Folgetag mitgeteilt, dass die Ersatzhaltestelle aufgrund der direkten Nähe zu der Ampelkreuzung wieder entfernt werden musste. So kann man für die Zukunft nur hoffen, dass die Informationsübermittlung zwischen Verkehrsbetrieb, ihren Angestellten und den Fahrgästen besser funktioniert und so eine optimale Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs erleichtert wird. Derartige Schwachstellen sind kein Beitrag für eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV.

Alexander Kluge

Gleisanschlüsse im ländlichen Raum nutzen!

- Sie sind Spediteur oder ein mittelständischer Betrieb im Einzugsbereich der Werdauer Waldeisenbahn?
- 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 Waldeisenbahn 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 Eisenbahn 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 schienengebundenen Personenverkehr im Bereich Wünschendorf – Seelingstädt – Werdau /West, um den Abkopplungsprozess im ländlichen Raum zwischen Thüringen und Sachsen mit einer einfachen vorhandenen Alternative entgegenzutreten?

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.
Werdauer Waldbahn eG i.G.

Kontakt: www.efwo-friedrich-list.info

Für Bahnkunden und Eisenbahnfreunde

Fahrbetrieb im Dezember 2015 auf der Wisentatalbahn

Strecke Schönberg/Vogtland – Schleiz-West

Ausgewählte Fahrtage

05.12.2015 – Pendelfahrten

12.12.2015 – Nacht der Geschenke

13.12.2015 – Advent im Schloss Mühltroff

Weitere Informationen gibt es beim
Förderverein Wisentatalbahn e.V.

Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff

Hr. Schorn, Ruf 0170-1863816

Hr. Rauchfuß, Ruf 0160-91058233

info@wisentatalbahn.de

www.wisentatalbahn.de

Der Werdauer
Waldeisenbahn-
Kalender 2016 kann
bei Interesse zu
einem Unkostenpreis
von 12,- EURO,
zuzüglich 1,45 EURO
Portokosten erworben
werden.

Die AG „Bahnpost“
Wünscht einen
guten Start ins
Jahr 2016
Verbunden mit
guten
Hoffnungen.



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 Abschicken an:

Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V.,
Postfach 2003 02, 08003 Zwickau

Bahnpost für Westsachsen und Ostthüringen – Impressum:

Herausgeber:

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

Vertrieb:

Die Bahnpost ist über das Internet im pdf-Format
kostenlos erhältlich. Die Bahnpost kann im Jahres- Abo
gegen einen Spendenbeitrag von 6,- EURO bzw. gegen
Zusendung von 4 Briefmarken zu 1,45 € bezogen
werden. Die Bahnpost 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 Quellenverzeichnisses
erwünscht. Die Redaktion behält sich das Recht vor,
Zuschriften sinnwährend zu kürzen.

Anschrift:

Eisenbahnförderverein

Westsachsen / Ostthüringen „Friedrich List“ e.V.

Postfach 200 302, 08003 Zwickau

Ausgabe:

2-4/2015 vom 13. November 2015, 15. Jahrgang

V.i.S.d.P. André Ackermann

Der Eisenbahnförderverein
Westsachsen/Ostthüringen „Friedrich List“ e.V.
ist Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband

Im Internet finden Sie uns unter:
www.efwo-friedrich-list.info