

Bahnpost



Mitglied im Deutschen
Bahnkunden-Verband

4. Ausgabe 2009

Verkehrs- & Gesellschaftspolitisches Informationsblatt

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



Staatsbetrieb-Sachsenforst spielt „Schwarzer Peter“

die Diskussionen zur Werdauer Waldeisenbahn, welche immer wieder durch unsachliche Medienberichte im Zwickauer Land ausarten, lassen das Verständnis für eine Wiederbelebung dieser 29 Kilometer langen Ost-West-Verbindung zwischen Sachsen und Thüringen nicht immer positiv wirken. Die Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft GmbH, der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. sowie der DBV-Landesverband Sachsen plädieren für eine schrittweise Reaktivierung des eingleisigen Schienenweges, der als Nebenstrecke für eine Geschwindigkeit mit bis zu maximal 80 Km/h zukünftig befahren werden soll. Durch den rechtlich fragwürdigen Abriss einer Brücke über die Eisenbahnstrecke, so durch den Staatsbetrieb Sachsenforst im Werdauer Wald 2008 geschehen, erzeugte an einen viel genutzten Teil des Naherholungsgebietes für Verärgerung von Wanderfreunden, Radsportlern und anderer Nutzer des Werdauer Waldes. Auch der EFWO „Friedrich List“ e.V. ist mit der Vorgehensweise des Sachsenforstes nicht einverstanden und fordert den Wiederaufbau einer Brücke mit dem Verweis darauf, dass die ausschließliche Verantwortung beim Staatsbetrieb Sachsenforst liegt. Dieser wollte die Brücke weg haben um die Problematik der Eisenbahn in die Schuhe zu schieben, da man sich um zukünftige Investitionen hier drücken will. Nicht anders ist es zu erklären, denn man fordert einen Bahnüberweg als Ersatz für die eigentlich noch vorhandene Brücke, dessen Instandhaltungs- und Wartungskosten bei der Eisenbahn liegen würden. Den „Schwarzen Peter“ lässt sich die DRE - GmbH zu Recht nicht unterjubeln. Der EFWO „Friedrich List“ e.V. steht hierbei voll hinter dem Investor, welcher die Strecke seit 2006 gepachtet hat und somit ein förderndes Wirtschaftsunternehmen der Region ist! (Näheres dazu auf Friedrich's Waldeisenbahnseite)

Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV)

**Eisenbahnförderverein
Westsachsen/Ostthüringen**

„Friedrich List“ e.V.

www.efwo-friedrich-list.info

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

Nachrichten

GVZ Glauchau über Nebenstrecken für Güterverkehr noch attraktiver

Deutscher Bahnkunden-Verband fordert Einbindung der Muldentalbahn und Werdauer Waldeisenbahn

Nunmehr gibt es grünes Licht für den Bau des Güterverkehrszentrums Glauchau. Ein geplantes Terminal soll den Umschlag von Gütern zwischen Straße und Schiene durchführen. Der Bahnanschluss muss jedoch auch in seinem vollem Potenzial genutzt werden, damit das GVZ Glauchau seine Stärken ausspielen kann. Der DBV-Landesverband Sachsen fordert deshalb vor allem zwei Maßnahmen:

1. Die Muldentalbahn muss als Ausweichstrecke für die stark belastete Strecke Leipzig – Dresden für den Güterverkehr ausgebaut werden – und zwar mit öffentlichen Fördergeldern. Ausweichstrecken für einen zeitlich hoch flexiblen Güterverkehr waren schon ein Argument beim Bau der A38 bei Leipzig, um den Logistikstandort noch attraktiver zu machen. Ähnliches gilt nun auch für den Bahnbetrieb in Glauchau.

2. Die Güterzüge Richtung Bayern und Thüringen fahren unnötig einen 50 Kilometer-Umweg über das GVZ Leipzig, was ökologisch und betriebswirtschaftlich keinen Sinn macht – außer natürlich für den Netzbetreiber. Deshalb fordert der DBV-Sachsen den Lückenschluss zwischen der Waldbahn von Werdau nach Wünschendorf mit der DB-Strecke Gera – Saalfeld sowie die Reaktivierung des Streckenabschnittes nach Weida, damit die Güterzüge von Glauchau aus den direkten Weg über die Nebenstrecken mit noch freien Kapazitäten gehen können. Der Bau des GVZ Glauchau macht für den südwest-sächsischen Wirtschaftsraum Sinn, die Region kann jedoch von einer Vernetzung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur noch wesentlich stärker profitieren, wenn ganzheitlich gedacht wird. Der Nimbus des Unantastbaren, der für viele nichtbundeseigene Schienenwege gilt, muss im Sinne der Wirtschaft des Landes aufgebrochen werden, das ist die Politik den Menschen gegenüber schuldig. In diesem Sinne wäre auch eine bessere Kooperation zwischen den Ländern Sachsen und Thüringen wünschenswert. Für Rückfragen stehen wir jederzeit unter Telefon (0163) 784 60 91 zur Verfügung. *PE vom 10.12.2009*

Blamabler Fahrplanwechsel für Sachsen-Franken-Strecke

Der Fahrplanwechsel, welcher Mitte Dezember 2009 vollzogen wurde, beinhaltet für den Eisenbahnbetrieb zwischen Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof eine weitere Talfahrt. So werden die Städte Glauchau und Reichenbach (im Vogtland) vom Sachsen-Franken-Express vorerst nicht mehr bedient und das mit blamablen Argumenten. Wegen technischer Fehler wurde die Neigetechnik der Diesellokomotiven VT 612 seit dem 21. Oktober 2009, nach Weisung des Eisenbahnbundesamt abgeschaltet. Hierdurch sah sich die Deutsche Bahn AG veranlaßt, zum Fahrplanwechsel die Halte der IRE-Züge Dresden – Nürnberg in Glauchau und Reichenbach-Vogtland, oberer Bahnhof einzusparen, um Fahrzeitverlängerung aufgrund der nicht intakten Neigetechnik zu mildern. Das mit Steuergeldern finanzierte Unternehmen Deutsche Bahn AG brüstet sich damit, dass Reiseplanungen wieder verlässlich möglich sind und verweist bei fehlenden Zughalten darauf, dass diese Leistungen eigenwirtschaftlich und nicht über Ausschreibungen erfolgen würden. Die Sinnhaftigkeit ist jedoch fraglich, werden doch Regional-Express-Züge zwischen Dresden und Nürnberg zum Einsatz gebracht, welche kurioser Weise in Glauchau und Reichenbach halten. Diese RE-Züge haben den gleichen Laufweg wie die Züge des Sachsen-Franken-Express und sind nicht wesentlich länger unterwegs als die IRE-Züge. Das einzige was bundesweit auch auf der Sachsen-Franken-Magistrale zum Fahrplanwechsel einwandfrei funktionierte war die Fahrpreiserhöhung.

Reisecenter geschlossen

Seit Jahresende 2009 hat das Reisecenter im Bahnhof Werdau geschlossen. 2001 wurde hier bereits eine Ausbildungsstätte (Juniorfirma) der DBAG dicht gemacht. Somit stehen Bahnkunden nur noch Fahrkartenselbstbedienungsautomaten zur Verfügung. *Bahnpost-Red:*

CDU beantwortete Fragenkatalog des EFWO „Friedrich List“ e.V.

Auf Anregung des CDU Bundestagsabgeordneten Dr. Michael Luther, beantwortete der parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Enak Ferlemann einen Fragenkatalog des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V. zum Eisenbahnverkehr im Landkreis Zwickau. Begründet mit den Bestimmungen des Aktiengesetzes und Trennung zwischen staatlicher sowie unternehmerischer Aufgaben sei es nicht möglich auf Personaleinsatz im Servicebereich der DBAG Einfluss zu nehmen. Fragen zur Herstellung von Barrierefreiheit im Eisenbahnbereich wurden mit der Verantwortung und Pflicht der betreffenden Eisenbahnunternehmen und Überwachung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde beantwortet. Auch findet eine Sammelfinanzierung über Investitionen in die Verkehrsanlagen der Personenbahnhöfe Erwähnung, die der Bund mit der DB Station & Service AG abschließt, welche diese ermächtigt, Bundesmittel auch zur Finanzierung von Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit einzusetzen. Die Einzelheiten hierzu werden dem Bundesministerium allerdings nicht vorgelegt. Nach Antwort von DB Station & Service AG soll der Bahnhof Zwickau bis Ende 2011 barrierefrei gestaltet sein. Mit dem UN-Übereinkommen zur Stärkung der Rechte behinderter Menschen sind die Vertragsstaaten gehalten, dieses Abkommen schrittweise unter Ausschöpfung ihrer verfügbaren Mittel zu verwirklichen. Zur Frage für nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturen wie der Werdauer Waldeisenbahn und Muldentalbahn liegt die Beurteilung für Investitionen beim zuständigen Freistaat, dies gilt auch für Staatsstraßen. Im Rahmen veröffentlichter Förderbedingungen fördert der Bund Gleisanschlüsse (*siehe auch auf Seite Bahnkundeninformationen*). Die Befreiung des Schienenverkehrs von der Energiesteuer ist positiv zu bewerten. Nach EU-rechtlichen Möglichkeiten besteht für die Ermäßigung, Befreiung von der Mineralölsteuer beim Schienenverkehr allerdings auch Spielraum, so Enak Ferlemann.

Technische Denkmale sind Kulturdenkmale

Die Automobil-Region und ihre vergessenen Jubiläen Denk-mal-Effekt bleibt unter den Motorhauben *von Jörg Höbald*

Plauen/Werdau/Gera/Zwickau. Vor genau 80 Jahren nahm die Gera-Meuselwitz-Wuitzer-Eisenbahn (GMWE) ihren Schienenbus in Betrieb. Zuvor hatte die Ingenieure der Vogtländischen Maschinenfabrik AG (VOMAG) in Plauen mit einfachen Mitteln das Fahrgestell und den Antrieb eines ihrer in Serie gefertigten Straßenomnibusse für den Einsatz auf den Schienen der Schmal-Spur-Bahn mit 1000 mm Spur-Weite hergerichtet. Die Karosserie lieferte die Waggon-Fabrik in Werdau, die zu den festen Partnern der Nutzfahrzeugbauer in Plauen zählte. Zwar sorgte der Schienenbus der GMWE bei den Fahrgästen und in der Fach-Presse für Aufsehen. Trotzdem war er bei weitem nicht das erste Straßenfahrzeug, dass auf Schienen gesetzt wurde. Zudem fällt es zumindest schwer, an der Konstruktion irgend welche Superlative zu entdecken, wie beim wesentlich berühmteren Schienen-Zeppelin. Trotzdem steht das heute etwas seltsam anmutende Gefährt dafür, dass die Ingenieure des Fahrzeugbaus, der Verkehrsbetriebe sowie Aufsichtsbehörden in Westsachsen und Ost-Thüringen auf die Herausforderungen der Weltwirtschaftskrise ihrer Zeit reagierten. Denn schon damals zwangen leere öffentliche Kassen dazu, die Investitionen sowie Betriebs- und Personalkosten nicht nur im Personentransport einzuschränken. Deshalb wurden weltweit Grenzen im Denken der Ingenieure überschritten und Technologie aus dem Automobilbau in das Eisenbahnwesen sowie den Stadtverkehr übernommen. Vor dem Hintergrund des Sparzwangs gab nämlich die VOMAG ein Jahr später den Konstruktionen aus einer kleinen Maschinenfabrik namens Oberhänsli im Bregenzer Wald eine Chance. Schließlich hatten dort Enthusiasten einen Dieselmotor entwickelt, der dank des so genannten Vorkammer-Brennverfahrens leicht genug war, um Lastkraftwagen, Kraftomnibusse aber auch Schienenbusse an zu treiben. Mit dem Ankauf der entsprechenden Patente sparte das große Unternehmen aus dem Vogtland seinerseits lange Entwicklungszeit bzw. teure Lizenz-Gebühren. Zugleich konnte die Kundschaft sehr schnell von den Vorteilen der neuen Antriebstechnik profitieren. Nicht zuletzt senkte der Dieselmotor-Bauart: Oberhänsli den Kraftstoffverbrauch bei Lastkraftwagen und Omnibussen im Vergleich zu den bisher verwendeten Otto-Motoren um rund 50 Prozent. Die aufwändigen und schweren Diesel-Aggregate zeigten den Käufern aber auch, dass nachhaltiges Sparen hohe Investitionen voraus setzte. Diesem Preisanstieg begegneten die Ingenieure aus Plauen mit einem Baukastensystem standardisierter Elemente, aus dem unterschiedliche Dieselmotoren, Baugruppen und am Ende ganze Fahrzeuge mit einem erträglichen Kostenaufwand hergestellt werden konnten. Daraus wurden nach dem Zweiten Weltkrieg in Zwickau und Werdau unter anderem die Einheitsdieselmotoren entwickelt, die nicht nur den Fans der Nutzkraftwagen und Landmaschinen aus der DDR bekannt sind. Vielmehr ist auch eine große Zahl von Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn und der Industriebetriebe mit diesen Antriebs-Aggregaten ausgerüstet worden. Somit bildet der erste Schienenbus aus Werdau einen Teil der Suche nach Synergien im Fahrzeugbau, die ihr Zentrum über viele Jahre im Raum: Zwickau-Werdau-Plauen-Gera hatte. Heute erinnert daran nur noch das jährliche Treffen der Nutzfahrzeug-Oldtimer-Fans in Werdau. Doch an jeweils zwei Tagen kann niemand zeigen, wie viel Querverbindungen zwischen Bau- und Betriebstechnologien in den einzelnen Sachzeugen steckt. Hier fehlen ganz einfach die Räumlichkeiten für Sonderausstellungen, in der auch große Stücke aufbereitet und präsentiert werden können. So bleiben viele Dinge, die den sprichwörtlichen Denk-mal-Effekt auslösen, beim Vorführibetrieb, Sonderfahrten, Fahrzeugtreffen und im Korso unter sicher verschlossenen Motorhauben.

Jörg Höbald



Einer der wenigen VOMAG – Sechseinhalbtonner, die im Krieg für den Einsatz auf der Schiene umgerüstet wurden.

Bildquelle © bei Christian Suhr – www.vomag.com

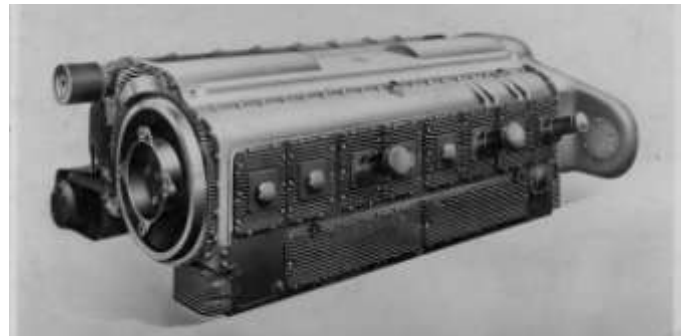


Bild des VOMAG-Triebwagen-Motors, ein liegender Achtzylinder nach "Thomas & Stuhr".

Bildquelle © bei Christian Suhr – www.vomag.com



Bildquelle © bei Christian Suhr – www.vomag.com

Friedrich's Waldeisenbahn

Wo ist die Recherche bei Freie Presse?

Hallo liebe Freunde meiner Waldeisenbahn. Eigentlich wollte ich das Jahr 2010 gemütlich und friedlich einstimmen. Doch da wurde mir ein Artikel im Lokalteil der Freien Presse, Ausgabe 30. Dezember 2009 von Werdau übermittelt, wo es wieder um den Wiederaufbau der Dreierbrücke zur Überquerung der Waldeisenbahn im Werdauer Wald geht. Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. hatte unter Bezugnahme auf einen minder recherchierten Artikel der Freien Presse vom 20.08.2009 mit einer ausführlichen Presseerklärung geantwortet. Darin beinhaltete Fakten fanden in der bürgerlichen Freien Presse keinen Platz. Stattdessen kann ich mich nur empören, wie im neuesten Artikel Falschaussagen verwendet werden, wonach die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH den Bau eines beschränkten Bahnübergangs abgelehnt hätte. Ich erinnere daran, dass auch Medien eine Verantwortung gegenüber der Gesellschaft haben. Ich möchte auf die Gegendarstellung der Deutschen Regionaleisenbahngesellschaft GmbH verweisen, welche neben dem unglücklichen Pressebericht der Freien Presse hier auf meiner Seite abgedruckt ist. So ich mach mich nun wieder auf, die Arbeitseinsätze des EFWO „Friedrich List“ e.V. werden nämlich auch im Winter fortgesetzt. Auch 2010 gibt es wieder viel Arbeit.

Tschüß und bis bald - Euer Friedrich ☺



Bei Anderen gelesen: *Werdauer Freie Presse vom 30.12.2009*

Werdauer Stadtchef schlägt Petition zur Dreierbrücke vor

Oberbürgermeister sieht Bürgerprotest als einzige Druckmöglichkeit

VON ANNEGRET RIEDEL

Werdau. Auf 1000-fachen Bürgerprotest in Sachen Dreierbrücke im Werdauer Wald setzt Oberbürgermeister Ralf Tittmann (Die Linke). „Was können wir tun, um den Neubau dieser für die Naherholung so bedeutsamen Brücke zu beschleunigen beziehungsweise überhaupt erst durchzusetzen“, fragte Stadträtin Angelika Schunck (CDU) auf der Sondersitzung des Werdauer Stadtrates am Montagabend. Sie sei über die Weihnachtsfeiertage wiederholt von empörten Bürgern angesprochen worden, die einen Ersatz für die Dreierbrücke fordern.

Der Oberbürgermeister sieht eine Petition, die vom Stadtrat und der Willensbekundung der Werdauer getragen ist, als einzige Möglichkeit, „Druck im Ministerium zu machen“, damit es Geld bewilligt beziehungsweise dem Sachsenforst signalisiert, dass er einen Ersatz für das im Mai vergangenen Jahres abgerissene Bauwerk schaffen kann. „Wir sind nicht die Eigentümer dieser Brücke gewesen. Und niemand

musste uns fragen, ob wir einem Abbruch zustimmen. Wir würden auch niemanden wegen der Brücke in der Holzstraße um Erlaubnis fragen“, betonte Ralf Tittmann.

Wolfram Seidel (SPD) bedauerte, dass die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE), der die Eisenbahnstrecke Werdau – Wünschendorf gehört, nicht zu Kompromissen bereit ist. „Es ist zu bezweifeln, dass hier jemals wieder ein Zug verkehrt“, so Seidel. Die DRE hatte unter anderem die Variante eines beschränkten Bahnübergangs abgelehnt.

Momentan wird durch ein hiesiges Ingenieurbüro geprüft, ob sich Teile ausrangierter Brücken für einen Ersatzbau im Werdauer Wald eignen. Aber auch selbst, wenn das funktionieren sollte, werden sich die Kosten für ein neues Bauwerk auf zirka 200.000 Euro belaufen, sagte Bernd Härtel vom Forstbetrieb Plauen. Grund sei unter anderem die große Spannweite, die das Bauwerk wegen der Bahnlinie haben müsse. Auch Varianten aus Holz seien nicht preiswerter, da hier Kosten durch regelmäßige Wartung folgen.

Verantwortung liegt nicht bei der Eisenbahn

Dreierbrücke wurde ohne Abstimmung mit der DRE abgebaut

Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH als Besitzerin der Strecke Werdau – Wünschendorf ist wie bereits mehrfach betont nicht verantwortlich für die Dreierbrücke über die Eisenbahnstrecke, da es sich hier um eine Straßen- und keine Bahnbrücke handelt. „Die Dreierbrücke wurde ohne Abstimmung mit uns abgebaut“, so Gerhard J. Curth, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH. „Es ist völlig unverständlich, wie der DRE in dieser Sache eine Schuld zukommen sollte.“ Die Kreuzung von Verkehrswegen ist im Gesetz geregelt; damit hat der kreuzende Verkehrsträger – in diesem Fall die Straße – einen Rechtsanspruch auf die Kreuzung, den die DRE, selbst wenn sie wollte, gar nicht versagen kann. Es ist jedoch ebenfalls gesetzlich geregelt, dass keine neuen höhen-gleichen Übergänge mehr gebaut werden dürfen. Auch dafür trägt die DRE keine Verantwortung. Vielleicht war es zu voreilig, erst die Brücke abzureisen und danach über den Ersatz zu philosophieren. Und die Einschätzung mancher Politiker, dass hier ohnehin keine Züge mehr fahren werden, ist freie, wenn auch unsachliche, Meinungsäußerung, entspricht jedoch nicht dem gewidmeten Status der Strecke und den Plänen des Infrastrukturbetreibers und vieler an der Bahnstrecke interessierter Vereine und Bürger. *Weitere Informationen erhalten Sie unter Telefon 0163 78460 91 – PM der DRE GmbH*

Friedrich im Gespräch:

Interview mit Uwe Adamczyk, den neu gewählten Vorsitzenden im Landesverband Sachsen, des Deutschen Bahnkunden-Verband.

Uwe Adamczyk, 48 Jahre, Wirtschaftskaufmann für Gesundheits- und Sozialwesen, war von 1994 bis 2004 Mitglied des Sächsischen Landtags und engagiert sich ehrenamtlich im Landesverband Sachsen des VVN/BdA. Er ist Mitglied im VdK-Sachsen, sowie seit 2009 aktives Mitglied im Vorstand des Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V.. Selbst an den Rollstuhl gebunden setzt sich Uwe Adamczyk für die Rechte von Menschen mit Behinderung ein und wurde im November 2009 zum neuen Vorsitzenden des Landesverband Sachsen des DBV gewählt.



Frage: Welche Prioritäten sind für Sie als neu gewählter Landesvorsitzender für den DBV – Sachsen zu setzen um die Arbeit des Deutschen Bahnkunden-Verband in Sachsen zu stärken?

Uwe Adamczyk: Aufbau und Stärkung örtlicher Strukturen sowie die Belebung und Aktivierung von Arbeitskreisen sind für mich wichtige Aufgaben, um die Arbeit des Deutschen Bahnkunden-Verband in Sachsen zu stärken.

Frage: Welche politischen Herausforderungen erwarten Sie für das Jahr 2010 und wo müssen ihrer Ansicht nach Schwerpunkte gesetzt werden, um dem Anspruch des Deutschen Bahnkunden-Verbandes in Sachsen gerecht zu werden und wie blicken Sie auf die zukünftige Zusammenarbeit des DBV-Sachsen mit Kommunen, Landkreisen und dem Sächsischen Landesparlament voraus?

Uwe Adamczyk: Mit der neuen Bundesregierung steht leider auch wieder die Bahnprivatisierung auf der Agenda. Der DBV Landesverband Sachsen ist gegen jede Bestrebung die Deutsche Bahn AG zu einer Börsenbahn verkommen zu lassen. Die Zeichen der Zeit drängen danach, die Eisenbahn als die Alternative zum steigenden Straßenverkehr zu fördern und auch den ländlichen Abkopplungsprozess vom SPNV dringend zu stoppen. Dazu gehört es auch Privatbahnen bei ihrem Wirken zu unterstützen, wenn es um den Erhalt oder die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken geht. Hierbei ist eine wesentliche Forderung an die Bundes- und Landespolitik - neben der DB AG auch private Eisenbahnunternehmen bei ihren Wirken gleichberechtigt zu unterstützen. Sachsen gliedert den Sektor des öffentlichen Personennahverkehrs im Gegensatz zu anderen Bundesländern in 5 Verkehrsverbünde. Diese unrentablen Strukturen zu Gunsten eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs zu reduzieren, sollte ein weiterer Schwerpunkt unseres Wirkens sein. Den Landkreisen kommt hierbei eine verantwortungsvolle Entscheidungskompetenz gegenüber der Bevölkerung und somit der öffentlichen Daseinsvorsorge nach wie vor zu. Der DBV-Sachsen wird die Entscheidungen kritisch beobachten und gegebenenfalls Vorschläge erbringen. Ich hoffe hierbei mit den Landkreisen und Bürgermeistern eine gute sowie aufschlussreiche Zusammenarbeit fortzuführen, beziehungsweise diese zu stärken, um eine gemeinsame Basis zu finden.

Frage: Wie soll die Arbeit des DBV-Landesverbandes dessen Wirkungsbereich sich von Görlitz über die sächsische Schweiz, Chemnitz, Zwickau bis in den Vogtlandkreis erstreckt praktisch organisiert und koordiniert werden?

Uwe Adamczyk: Mit dem Mitteilungsblatt „Taktgeber für Sachsen“ wurde 2009 ein DBV-Medium wie auch in anderen Bundesländern herausgebracht, welches für die Öffentlichkeitsarbeit nur förderlich sein kann. Wichtig ist eine regionale Vorortarbeit unserer Mitglieder und Mitgliedsvereine, welche sich um die Belange von Bahnkunden kümmern und sich mit Reaktivierungsvorhaben verschiedener Eisenbahnstrecken vornehmlich in ländlichen Regionen bemühen. Wichtig ist die Mitgliederwerbung für den DBV und Bildungsangebote für die Heranführung von Kinder und Jugendlichen an das Verkehrsmittel Eisenbahn. Arbeitskreise verschiedener Ansprüche können in ihrer Arbeitsweise nur durch die Mitarbeit aller im DBV Landesverband Sachsen tätigen Mitglieder gestärkt werden. Eine konstituierende Tagung des DBV Sachsen soll Anfang 2010 die Prioritäten auf ein festes Fundament stellen.

Frage: Neben ihrer Funktion als Vorsitzender des DBV-Landesverband Sachsen sind Sie gleichfalls Mitglied der DBV-Fachkommission "Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste". Ist die UN-Konvention im Bezug auf Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ein Thema des DBV-Landesverband Sachsen?

Uwe Adamczyk: Ob die UN-Konvention ein Thema ist oder nicht ist für mich nicht der entscheidende Punkt, wichtig und entscheidend ist, dass jeder Mensch ein potentieller Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln sein kann, dafür sind die Voraussetzungen zu schaffen, das ist die Aufgabe.

Frage: Was wird vom DBV-Landesverband unternommen werden, um als Anlaufstelle für Bahnkunden erreichbar zu sein und wird das Thema Fahrgastrechte ausreichend Beachtung finden?

Uwe Adamczyk: Als Bahnkundenverband dürften uns wohl die Fahrgastrechte das wichtigste Anliegen sein. Wichtig ist, dass es uns gelingen muss in den einzelnen Regionen bzw. Landkreisen Ansprechpartner und Interessenten zu finden, die mit uns gemeinsam für Fahrgastrechte und vernünftige sich an den Menschen orientierenden Verkehrsstrukturen mitarbeiten. Natürlich wünsche ich mir mittelfristig auch Regionalbüros, aber hier müssen wir uns auch Gedanken machen, was in diesen Regionalstellen alles passieren soll und wie wir diese solide finanzieren.

Friedrich und die Redaktion der AG „Bahnpost“ danken Ihnen für das Interview und wünschen den DBV-Landesverband Sachsen Erfolg und alles Gute.

Verkehr & Gesellschaft

DB und RZD weiter für Überkreuzbeteiligung und Privatisierung

von Hans Gerd Öfinger

Die Deutsche Bahn (DB) und die Russische Staatsbahn RZD streben weiter eine enge Kooperation und im Zuge der angedachten Kapitalprivatisierung auch eine Überkreuzbeteiligung an. Dies bestätigte RZD-Chef Wladimir Jakunin auf Anfrage. Jakunin traf mit DB-Chef Rüdiger Grube beim internationalem Bahngipfel im Rahmen der Kongressmesse Rail 2009 in Dortmund zusammen, die im November 2009 fortgesetzt wurde. Die beiden Bahnchefs präsentierten sich in einem Diskussionsforum als "wirkliche Freunde" und bekannten sich zur europaweiten Liberalisierung und Privatisierung auf dem Eisenbahnsektor. Während Grube auf die Frage der Überkreuzbeteiligung nicht direkt einging, bestätigte Jakunin auf Anfrage die Existenz entsprechender Pläne. Dies sei eine "gute Idee" und diene als "Stimulus für mehr Kooperation". Das Vorhaben, über das deutsche Medien im vergangenen Juli berichtet hatten, sei lediglich wegen der aktuellen Wirtschaftskrise und mit Rücksicht auf die deutsche Bundestagswahl verschoben worden. es würde aber weiter verfolgt, so Jakunin. Damit bestätigte der RZD-Chef Äußerungen von Privatisierungsgegnern des Aktionsbündnisses "Bahn für Alle", die im Juli im Zusammenhang mit einer Überkreuzbeteiligung DB-RZD vor einem "handstreichartigen Einstieg in eine kalte Privatisierung gewarnt hatten. Ähnlich wie bei der DB hat die Wirtschaftskrise auch bei der RZD zu einer Aussetzung des fest anvisierten Börsengangs geführt. Mit den Worten "Vielleicht sind künftige RZD-Anteilseigner hier im Saal", warb der Bahnchef bei Investoren um Kaufinteresse bei einem künftigen Börsengang. Und um künftigen RZD-Aktionären die Angst zu nehmen, dass sie damit auch die finanzielle Verantwortung für das kostspielige Schienennetz im riesigen Flächenland Russland übernehmen müssten, versicherte Jakunin: "Wenn es keine technische Revolution beim Rollmaterial gibt, wird der Fahrweg so teuer, dass der Staat Eigentümer des Fahrwegs bleiben muss." Jakunin lobte das Engagement des früheren DB-Chefs Mehdorn für die Kooperation zwischen DB und RZD. Mehdorn hatte seit Jahren auf die Entwicklung eines regelmäßigen Schienengüterverkehrs von Westeuropa über Russland nach China hingearbeitet und in diesem Zusammenhang die angestrebte Beteiligung privaten Kapitals an der DB gerechtfertigt. Jakunin beschwor in Dortmund die Schaffung eines einheitlichen Wirtschaftsraums aus der Europäischen Union und Russland, um sich im globalen Wettbewerb besser gegen die USA aufstellen zu können. Im Eisenbahnsektor gehe es darum Hürden zu überwinden, um die vorhandenen technischen Möglichkeiten und Anlagen zum Spurwechsel optimal zu nutzen. "Die Ankündigung durch Keolis ist keine Sensation", kommentierte DB-Chef Grube Meldungen der letzten Tage, wonach die deutsche Tochter der französischen Staatsbahn SNCF ab 2011 erstmals in Konkurrenz zur DB auch im deutschen Inlandsverkehr zwischen Frankfurt (Main) und Hamburg bzw. Berlin eigene Züge im Personenfernverkehr betreiben wolle und die dazu erforderliche Trassenanmeldung bei der DB Netz AG fristgerecht vorgenommen hat. In Paris glaube die Regierung, "den Gewerkschaften einen Gefallen zu tun, wenn sie den Markt abschottet und das SNCF-Monopol schützt", bemängelte Grube, der sich verärgert darüber zeigte, dass sein Konzern den erhofften Zugriff auf den ÖPNV in Lyon nicht erhalten hat. Die DB betreibt über ihre britische Güterverkehrstochter DB Schenker Rail (UK), ehemals EWS, und deren Tochter Euro Cargo Rail (ECR) auf dem französischen Markt Güterzüge in Konkurrenz zur SNCF und hat damit in Paris Ängste vor einer neuen deutschen Offensive in Richtung Westen ausgelöst. Britische Gewerkschafter beklagen derzeit einen Kahlschlag bei DB Schenker Rail (UK), der mit Massenentlassungen einhergehe und durch Zerstörung von Infrastruktur für den Schienen-Güterverkehr ökologisch und sozial schädlich sei. Offensichtlich habe sich die DB nur für die größte britische Güterbahn interessiert, um durch den Kanaltunnel auf französischer Territorium vorzustoßen. Die DB-Güterverkehrssparte DB Schenker Rail hatte in den letzten Jahren Güterbahnen in den Niederlanden, Dänemark, Großbritannien, Frankreich, Spanien, der Schweiz, Italien und Polen übernommen. Der auf Weisung der Pariser SNCF-Zentrale erfolgten vorsorglichen Trassenanmeldung bei der DB Netz AG liegt der französische Wunsch zu Grunde, mit der DB eine "Kooperation auf gleicher Augenhöhe" zu pflegen. Allerdings habe die DB bei der Industrie "frankreichtaugliche" ICE-Züge bestellt und daher sei nicht klar, was sie "im Schilde führt", hieß es bei Keolis skeptisch.

Hans-Gerd Öfinger

Blick nach Augsburg: Der Bahnpark lockt Sachsen

von Jörg Höbald

Augsburg. Durch den Versuch mit der Schnellfahrtdampflokomotive 18 201 an der Rail&Road Klassik teilzunehmen, rückte den Bahnpark Augsburg im Sommer des vergangenen Jahres ins Blickfeld der sächsischen Eisenbahnfans. Denn diese Sonderfahrt zeigte die Unwägbarkeiten einer kurzfristigen Anreise mit historischer Technik über eine Distanz von über 400 Kilometern. Demgegenüber weckte die Veranstaltung rund um Augsburg den Ehrgeiz der aktiven Denkmalpfleger, sowie der Fans hinter den Kameras, unbedingt dabei zu sein. Schließlich gibt es in Sachsen kaum gemeinsame Präsentationen von historischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen, die über den lokalen Rahmen hinaus gehen. Nicht zuletzt bildet die Rail&Road Klassik in der Fahrzeug-Bau-Metropole am Lech den aktuellen Höhepunkt in der Entwicklung des dortigen Bahnarks. Dahinter verbirgt sich eine ehrenamtliche Initiative, die vor rund 11 Jahren versuchte, den stillgelegten Lokschuppen und die Eisenbahnwerkstätten von Augsburg zu retten und damit den drohenden Verlust von wichtigen Denkmälern der Verkehrsgeschichte in ganz Oberbayern aufzuhalten. In der Folge fanden nämlich die Dampflok-Gesellschaft München oder die ursprünglich in Garmisch-Partenkirchen ansässigen Draisinenfreunde Bayern geeignete Arbeits- und Ausstellungsräume. Zudem bekamen Triebfahrzeuge ein festes zu Hause, die regionale Eisenbahngeschichte geschrieben haben. Die bekanntesten darunter sind der Gläserne Zug von der Mittenwald- und Außenfernbahn, sowie die E 69 02 der Ammergauer Lokalbahn. So wurden nicht nur viele Vereine, Genossenschaften und Privatpersonen entlastet, die sich im Alpenvorland um den Erhalt der Landwirtschaft im Nebenerwerb, insbesondere der Pferdezucht sowie der anderen regionalen Bräuche kümmern. Immerhin leben viele Details der Tourismus-Region Oberbayern vom Engagement nach Feierabend. Vielmehr strahlte der Bahnpark nicht nur als lebendiges Museum oder große Kunstbühne auf die Region aus. Hierbei waren es die Draisinenfreunde, die im Sommer 2006 bei der Eröffnung des Domizils der Initiative Fuchstalbahn in Denklingen besondere touristische Akzente setzten. Zwei Jahre später sorgten dann die Sonderfahrten mit der 41 018 dafür, dass Bedenken gegen einen touristischen Gelegenheitsverkehr zwischen Landsberg und Schongau aufgegeben wurden. In der Konsequenz gab es während der Sommerferien 2009 wieder fahrplanmäßigen Personenzugverkehr mit Unterstützung der angrenzenden Landkreise. Die Stars dabei, waren natürlich wieder die in Augsburg stationierten Dampflokomotiven. Von daher bildete die Rail&Road Klassik nur das sprichwörtliche Sahnehäubchen im Arbeitsprogramm eines Netzwerks, dass augenscheinlich auch den Wünschen zahlungs-kraftiger Kunden aus Sachsen nachkommt.

Jörg Höbald

Bahnkunden - Informationen

Neues Förderprogramm für Gleisanschlüsse

Die durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassene Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen vom August 2004 ist am 31. August 2009 ausgelaufen. Seit dem 21. September 2009 ist eine neue Gleisanschlussförderrichtlinie in Kraft getreten, wonach bis zu 50 Prozent eines neu zu errichtenden, beziehungsweise neu zu reaktivierenden privaten Gleisanschlusses gefördert werden können. Ziel dieses Förderprogramms soll die Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sein. Bedingung hierfür ist die zu schaffende Anbindung eines Gleisanschlusses an das Schienennetz eines öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (z.B. DB-Netz AG). Nähere Informationen sowie die Förderrichtlinie hierzu finden Sie unter www.bmvbs.de. *Bahnpost-Red:*



Auszug aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

§ 62 Betreten und Benutzen der Bahnanlagen und Fahrzeuge

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch die Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467) geändert worden ist

- (1) Die Bahnanlagen und Fahrzeuge dürfen von Personen, die nicht amtlich dazu befugt sind, nur insoweit betreten oder benutzt werden, als sie dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen oder ein besonderes Nutzungsverhältnis dazu berechtigt.
- (2) Der Aufenthalt innerhalb der Gleise ist nicht gestattet, es sei denn, dass dies zur Erfüllung amtlicher Aufgaben erforderlich oder im Rahmen eines Nutzungsverhältnisses zugelassen worden ist.
- (3) Bahnübergänge von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind, dürfen nur von den Berechtigten und nur unter den dafür festgelegten Bedingungen benutzt werden. Bei Annäherung an diese Bahnübergänge und bei ihrer Benutzung ist besondere Aufmerksamkeit anzuwenden.
- (4) Bahnübergänge von Privatwegen mit öffentlichem Verkehr dürfen Personen nur anlegen und dem öffentlichen Verkehr überlassen, sofern sie dies mit dem Bahnunternehmer vereinbart haben und ihnen obliegende Sicherungsmaßnahmen durchführen.

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 öffentlichem 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

Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft GmbH

Kontakt: www.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:

Eisenbahnförderverein 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:

4/2009 vom 31. Dezember 2009, 9. Jahrgang
V.i.S.d.P. André Ackermann