



Foto: Uwe Herzog

Der erste Zug nach Holzgau am 25. November 2000 war voll besetzt, die Bürger auf dem Bahnsteig warten auf den nächsten.

Wieder Züge nach Holzgau:

NEUSTART Strecke in sechs Monaten saniert

Modellprojekt im Muldental gestartet

Die erste Sanierung einer Bahnlinie im Osten, die nicht von der DB AG verantwortet wurde, ist erfolgreich beendet worden. Nach nur sechs Monaten Bauzeit fährt seit dem 25. November 2000 die Freiburger Eisenbahn

von Freiberg nach Holzgau – öfter und schneller als jemals zuvor. Damit wurde das Kernstück eines Modellprojekts „Bahn und Bus aus einem Guss“ mit abgestimmtem Fahrplan und Verbundtarif verwirklicht.

Das letzte Teilstück

Die Bahnlinie Freiberg – Holzgau, in den deutschen Kursbüchern jetzt unter Nummer 514 verzeichnet, ist das letzte deutsche Teilstück einer Bahnlinie, die einstmal entlang der Freiburger Mulde von Nossen bis ins böhmische Most (deutsch: Brüx) führte. Die Strecke wurde zwischen 1873 und 1885 eröffnet und hatte – außer für den regionalen Personenverkehr – für die Beförderung von Braunkohle zu den Freiburger Hütten Bedeutung. Für den starken Kohleverkehr war die Strecke abschnittsweise zweigleisig ausgebaut und als Hauptbahn ausgestattet. Veränderungen in der Wirtschaft sowie die Grenze nahmen der Bahn nach 1945 ihre Bedeutung, so dass sie Stück für Stück stillgelegt wurde, nur das Streckenstück Freiberg-Holzgau überdauerte alle Zeiten. Auf tschechischer Seite fahren noch Triebwagen von Brüx bis Moldava v krušných

(deutsch: Moldau), aber die Strecke ist in sehr schlechtem Zustand und stilllegungsgefährdet.

Vor der Stilllegung

Das letzte Kursbuch der Deutschen Reichsbahn von 1991 verzeichnet noch werktags acht, am Wochenende sieben Zugpaare. Am Fahrplan hatte sich jahrzehntelang nichts geändert, der erste Zug fuhr noch weit vor Morgengrauen nach Freiberg, der letzte kam kurz vor Mitternacht zurück. Die Fahrzeit für die 30 Kilometer lange Strecke betrug wie zu Vorkriegszeiten eine geschlagene Stunde, ein Kursbuch von 1960 verzeichnete sogar eine noch längere Fahrzeit: 70 Minuten.

1993 wurde die Anzahl der Züge auf neun Zugpaare ausgeweitet, einige Züge sollten die Strecke nun in 47 Minuten schaffen – eine Scheinblüte. 1975 waren die letzten Instandsetzungen

erfolgt, 1994 mußten die ersten Langsamfahrstellen eingerichtet werden.

Bereits 1993 und 1994 wandte sich die Bahn an die Landkreisverwaltung in Freiberg mit dem Ansinnen, die Strecke stillzulegen. Die hierzu vorgelegten Analysedaten und Fahrgastzahlen konnten das Anliegen der Deutschen Bahn nicht überzeugend unterlegen. Bei einem Fahrplan, der immer noch auf die Bedürfnisse von Werktätigen ausgerichtet war, die es nicht mehr gab, konnte das nicht überraschen.

Auch als der Taktfahrplan in Sachsen Einzug hielt, änderte sich nicht viel. Zwar hielt der Zwei-Stunden-Takt Einzug, aber die Fahrzeiten wuchsen wieder auf 60 bis 64 Minuten an. Zum Fahrplanwechsel 1999 wurde die Fahrzeit um weitere sechs Minuten verlängert. Die Strecke war abgewirtschaftet, Ende Mai 2000 hätte die Sperrung aus technischen Gründen angestanden.

Der Nahverkehrsplan will mehr

Im Vorfeld zur Ausarbeitung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Freiberg wurden konkretere Untersuchungen durch das Landratsamt Freiberg veranlasst und weitere Analysen durch die damals neugegründete Landesverkehrsgesellschaft mbH auf dieser Eisenbahnnebenstrecke vorgenommen. Unter dem Aspekt der zukünftigen Integration und Koordinierung von Bahn und Bus konnten deutliche Aussagen zum Erhalt der Strecke Freiberg-Holzhausen getroffen werden.

Der Kreistag Freiberg hat 1996 mit dem Beschluss zum Nahverkehrsplan und dessen Fortschreibung in den Jahren 1997 und 1999 die Grundlagen für den Erhalt der Eisenbahnstrecke Freiberg-Holzhausen gelegt. Darauf aufbauend konnten im Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) die notwendigen Entscheidungen und Beschlüsse zur Übertragung der Infrastruktur und der Betriebsdurchführung getroffen werden. Insbesondere der auf der 10. Verbandsversammlung am 28. April 2000 abgeschlossene Verkehrsvertrag zwischen dem Zweckverband und der Eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG dient zur Sicherung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Realisierung dieses Modellprojektes im ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mittelsachsen. Dieser Vertrag ging von einer schnellstmöglichen Realisierung aller notwendigen Maßnahmen noch im Jahr 2000 aus und sah auch vor, die Leistungen von einem noch zu gründenden, regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen zu lassen.

Die neue Bahngesellschaft

Am 7. Juni 2000 wurde dann auch die Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH als Tochtergesellschaft der Eurobahn Verkehrsgesellschaft, Wachenheim, gegründet und hierbei berücksichtigt, dass das kommunale Verkehrsunternehmen und vier private ÖPNV-Unternehmen aus dem Landkreis zu einem späteren Zeitpunkt als Mitgeschafter integriert werden. In den Monaten Juli bis September fanden unter diesen sechs Partnern Konsultationsgespräche und Beratungen zum künftigen Gesellschaftervertrag statt, dieser wurde am 23.11.2000 – also nur zwei Tage vor der Betriebsaufnahme – unter notarieller Aufsicht unterzeichnet.

Unter dem Aspekt des gegründeten regionalen Eisenbahnunternehmens und der Mitbeteiligung der ortsansässigen Verkehrsunternehmen wurde am 29. September 2000 die Entscheidung ge-

troffen, zum Termin der Wiedereröffnung des Eisenbahnverkehrs auf der Strecke Freiberg-Holzhausen auch das Modellprojekt „Integriertes Verkehrssystem im Freiburger Muldental – Bahn und Bus – aus einem Guss“ in wesentlichen Grundelementen zu realisieren. In einer weiteren Beratung am 13. Oktober 2000 wurde der Wiederinbetriebnahmetag am 26. November 2000 bestätigt.

Zwischenzeitlich wurden unter gemeinsamer Leitung von Landratsamt und ZVMS, Geschäftsbereich SPNV, mit den beteiligten Unternehmen

- Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH
- VBF Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg GmbH
- Horst Zacharias Verkehrsbetrieb GmbH & Co. KG Neuhausen
- Fa. Reisedienst Heinig, Inh. L. Kaden, Nassau
- Fa. Reiseverkehr Zimmermann, Frauenstein
- Fa. Vogt's Reisen, Hilbersdorf

ein gemeinsames Tarifmodell für Bahn und Bus, ein abgestimmtes Fahrplanpaket sowie notwendige Vertragsunterlagen erarbeitet. Diese Unterlagen wurden zwischenzeitlich den zuständigen



Es war einmal: der unrationelle Rangierbetrieb in Holzhausen.



Fotos: Michael Gräßlich

Keine Zukunft? DB-Zug nach Holzhausen bei der Abfahrt in Freiberg.

Genehmigungsbehörden zur Prüfung und Entscheidung übergeben, die auch rechtzeitig erteilt wurden.

Problem: der Tarif

Besondere Schwierigkeiten bei der Verwirklichung des Angebots aus einem Guss ergaben sich bei der Koordination der Tarife. Schon zu Zeiten der DDR waren die Tarife im Busverkehr deutlich niedriger als im Eisenbahnverkehr. Diese Situation hat sich seit 1990 noch verschärft, so dass eine drastische Erhöhung der Bustarife erforderlich gewesen wäre, um zu einem

Verbundtarif zu gelangen. Im Westen sind solche Tarifanhebungen zwar bei der Bildung von Verkehrsverbänden ebenfalls zu beobachten, werden aber nach anfänglichen Protesten von den Fahrgästen schließlich doch akzeptiert. Durch einen Kombitarif konnte dieses Problem entschärft werden.

Gegenüber dem archaischen Tarifsystem der DB wirkt der neue Tarif recht modern: So ist eine Tageskarte und ein „Muldentalticket“ als Tageskarte für 3 Erwachsene und 2 Kinder im Angebot. Die Gesamtstrecke Freiberg-Holzhausen kostet einfach 7,10 DM (DB: 10,40 DM), die Tageskarte 20 DM und das Muldental-Ticket 28 DM.

Ziele und Interessen



Die nachfolgenden Grundlagen und Anliegen wurden bei der Erarbeitung des Tarif-, Fahrplan- und Leistungskonzeptes beachtet:

Ein gemeinsamer Tarif von Bahn und Bus

- Vorgriff und Anlehnung an den für 2002 geplanten Verbundtarif im Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)
- erstmalige Einführung eines Zonentarifs bei Verkehrsunternehmen auf Schiene und Straße
- gemeinsame Beförderungsbedingungen von Bahn und Bus
- weitgehende Vermeidung von Harmonisierungsverlusten bei den ÖPNV-Unternehmen
- weitgehend geringe Durchtarifierungsverluste beim Eisenbahnunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und im Rahmen des abgeschlossenen Verkehrsvertrages
- weitgehende Vermeidung einer Fahrpreiserhöhung beim Nutzer des Kombi-Tarifes (Bonus für den erforderlichen Umsteigevorgang und Erweiterung des Leistungsumfanges z. B. im Stadtverkehr Freiberg)
- Beibehaltung des ÖPNV-Tarifes bei „nur“ ÖPNV-Inanspruchnahme
- Kombi-Zonentarif gleich „Haustarif“ des Eisenbahnunternehmens
- Abschluss eines „Einnahmeaufteilungsvertrages“ und POOL-Bildung beim ÖPNV-Management des Landkreises und Managementenerweiterung um das Eisenbahnunternehmen
- mögliche technische Realisierbarkeit mit der vorhandenen Abfertigungstechnik

Ein abgestimmtes Fahrplanpaket von Bahn und Bus in der ersten Umsetzungsphase

- Stundentakt werktags, Zwei-Stunden-Takt am Wochenende bei der Eisenbahn
- Berücksichtigung der Anschlüsse an das Kern- und Fernverkehrsnetz der DB AG in Freiberg
- Realisierungstermin 26.11.2000 ermöglicht keine umfassende Leistungs- und Fahrplanberücksichtigung der notwendigen Schülerbeförderung im laufenden Schuljahr
- Beibehaltung des Beförderungsangebotes zur Schülerbeförderung, aber Gewährung der Nutzungsmöglichkeit für alle Tarif-, Fahrplan- und Leistungsangebote
- Anschlussmöglichkeiten in Berthelsdorf, Mulda, Nassau und Bienenmühle und teilweise Lichtenberg im Rahmen des Leistungsumfanges herstellen
- Brechen der Bus-Direktverbindung T-534 Freiberg-Sayda in Mulda
- Einkürzung des Leistungsumfanges der teilweise parallel verkehrenden Buslinie T-531 zwischen Brand-Erbisdorf-Lichtenberg-Mulda und Nassau
- „Ersatzangebote“ für eingestellte Leistungen prüfen
- neue Anschlussleistungen an Wochenenden anbieten
- Nutzungsmöglichkeit auf den Stadtverkehr Freiberg ausdehnen und Anschlüsse berücksichtigen
- Probecharakter bewahren

Ein tragbares Leistungskonzept für Bahn und Bus:

- Zusatzleistungen der Bahn (50 Prozent zusätzliche Zugkilometer)
- keine wesentliche Leistungserhöhung und Kapazitätserweiterung im ÖPNV
- Angebots- und Leistungsanalyse sowie Bedarfs- und Nachfragebewertung als Grundlage für die Leistungserweiterung
- Leistungs- und Kostenauftrennung durch Nutzung der Standortvorteile der Busunternehmen
- Leistungsausrichtung auf die Verkehrsnachfrage
- vertretbare Neuleistungen zur Nachfragesteigerung
- Kapazitäts- und Leistungsberücksichtigung der Unternehmen
- gemeinsames Marketing und Management von Bahn und Bus.

Das Kernstück: die Bahn

Ohne die Bahnlinie als Kernstück wäre ein leistungsfähiges Nahverkehrsnetz nicht möglich gewesen. Der Bus, der während der Bauarbeiten verkehrte, brachte es auf 71 Minuten Fahrzeit – das wäre Dauerzustand geworden,

Mit dem privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen RP Eisenbahn GmbH (RPE) (Wachenheim), das mit der Eurobahn eng zusammenarbeitet, fanden die Aufgabenträger einen Partner, der die Streckensanierung in kürzester Zeit schaffte. Das junge Unternehmen hat sich bereits mit der Übernahme der Strecken Alzey-Kirchheimbolanden und der Hunsrückbahn von Langenlonsheim über Simmern nach Morbach einen Namen gemacht. Das Unternehmen hat die 30 Kilometer lange Strecke Freiberg-Holzhausen von der DB Netz AG für 20 Jahre gepachtet. Für 19 Jahre wurde auch der Personenverkehr bei der Freiburger Eisenbahn bestellt. Diese hat hierfür drei Triebwagen Regioshuttle RS 1 von Adtranz gekauft.

Auf der Strecke wird, wie bisher auch, die DB Cargo AG ihre Kunden an der Strecke, ein Press- und Schmiedewerk, eine Papierfabrik und die örtliche Forstwirtschaft weiter bedienen.

Sehr schnelle Realisierung

In die Strecke wurden – mit Zuschüssen in Höhe von 90 % des Freistaats Sachsen – 15 Millionen DM investiert. Nach Berechnungen der DB AG im August 1999 hätte die Sanierung 54 Mio. DM kosten sollen.

Insgesamt wurden mehr als 10 Kilometer Gleis vollständig erneuert sowie in großen Teilen Durcharbeitungen mit Schienen- und Schwellenwechsel ausgeführt. Ferner wurde das Gleisbett auf über 20 km maschinell gereinigt, sechs Brücken wurden saniert und Durchlässe erneuert. Weiter wurden sechs Bahnübergänge mit einer neuen technischen Sicherung, das heißt mit Lichtzeichen und teilweise auch mit Halbschranken ausgestattet. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke wird dadurch von bisher 40-50 Stundenkilometern auf 80 steigen. Für den Fahrgast bedeutet das eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit auf weniger als 45 Minuten.

Der Pachtvertrag für die Strecke wurde Ende Mai 2000 unterzeichnet. Letztmals am 27. Mai fuhren die Züge der DB, doch die Übergabe der Strecke ließ auf sich warten. Die Planungen konnten Anfang Juni beginnen, die Vergabe erfolgte Anfang August, der Baubeginn Mitte August.



Auch in Holzhausen kann der Zug am Eröffnungstag nicht alle Fahrgäste mitnehmen.



Ein Dampfbus darf bei einer solchen Eröffnung nicht fehlen. Im Bahnhof Holzhausen hat er auch nach der Sanierung noch Platz – bei der „Sanierungsmethode DB“ wäre hier nur noch ein Gleis und ein Prellbock.

Dass ein Volumen von 15 Millionen DM in wenigen Monaten investiert werden konnte, führt die RPE auf sehr gute eigene Teamarbeit sowie eine sehr gute Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen (Ministerium, Verkehrsverbund, DB Netz AG, allen örtlich Beteiligten und den ausführenden Firmen) zurück.

Bei der Bauausführung konnten große Mengen der Baustoffe direkt aus der Umgebung bezogen und zum Teil auch Aufträge an sächsischen Firmen vergeben werden.

Erfolgsmeldung

Eigentlich sollte alles schon drei Wochen früher fertig sein. Die Triebwagen waren schon im Oktober in Ostwestfalen zwischen Bielefeld und Rahden im planmäßigen Einsatz gewesen. Doch drei Wochen musste das ehrgeizige Projekt noch warten.

Am 25. November 2000 war es dann soweit: Mit einer feierlichen Veranstaltung ging die Strecke Freiberg-Holzhausen offiziell

wieder in Betrieb. Der Feier war auch im späten November ein großes Interesse der Bevölkerung sicher. Im Anschluss an die Eröffnung hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, die Strecke samstags und sonntags ausgiebig zum Nulltarif zu testen. Auch von und zu den Verknüpfungspunkten des neuen Bahn-Bus-Systems standen kostenlose Pendelbusse bereit. Als besondere Attraktion hatte die RPE am Sonntag einen Dampfzug eingesetzt, der zusätzlich zum Regelverkehr die Strecke befuhr. Rund 1500 Fahrgäste wurden allein am Samstagnachmittag in den RegioShuttles der Freiburger Eisenbahn befördert. Sonntags nutzten schätzungsweise mehr als 3500 Fahrgäste den in Doppeltraktion verkehrenden RS oder den Dampfzug der RPE. Bereits in den ersten drei Verkehrstagen zeigte sich, dass die Bevölkerung das Angebot mit regem Interesse nutzt.

Ob Holzgau auf Dauer Endstation bleibt oder der Wiederaufbau der Strecke ins benachbarte Tschechien möglich wird, ist noch offen. Ein Antrag auf Verlängerung – so berichtete jedenfalls Andreas Rasemann, Leiter der Geschäftsstelle des ZVMS gegenüber der „Freien Presse“ – liegt bereits vor. Bis Moldava sind es von Holzgau nur 8,7 Bahnkilometer.



Schienen in die Zukunft: der Haltepunkt Rechenberg.

Quantensprung in der Wirtschaftlichkeit

Der jetzt gültige Fahrplan sieht Montag bis Freitag fünfzehn Fahrtenpaare im Stundentakt, am Wochenende sieben Fahrtenpaare zweistündlich vor. Da die DB auf der Sachsenmagistrale noch keinen integralen Taktknoten anbietet, ist auch der Fahrplan nach Holzgau nicht auf Zugkreuzungen zur Minute Null ausgelegt, die Züge treffen sich zur Minute 52 in Mulda.

Der neue Fahrplan ist auch ein Quantensprung bei der Wirtschaftlichkeit. Wöchentlich werden rund 185 Betriebsstunden mit 2 Zugeinheiten geleistet und 5340 Kilometer gefahren. Der Fahrplan 1999 brachte es mit 2 Zugeinheiten in 237 Betriebsstunden auf ganze 3600 Kilometer. Damit ist die Produktivität je Personalstunde von 15,1 Zugkilometer auf 28,8 km je Stunde gewachsen – eine Steigerung um 90 Prozent. Dass bei solchen Veränderungen die astronomischen Zugkilometerpreise von DB Regio weit unterboten werden können, liegt auf der Hand.

Die Mühe hat sich gelohnt

Damit konnten schon in der ersten Realisierungsphase alle Elemente eines zukunftsweisenden Nahverkehrskonzeptes verwirklicht werden:

- eine modernisierte Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h
- neue Sicherheitsanlagen auf der Strecke und an den Straßenkreuzungen
- eine Fahrzeitverkürzung von 64/68 Minuten auf 44/45 Minuten von Freiberg nach Holzgau
- modernste Triebwagen, die allen Anforderungen entsprechen (Komfort, Sicherheit, Umweltbelastung)
- zwei neue Haltepunkte – Holzgau/Skilift und Berthelsdorf/Ort
- ein attraktiver Verbundtarif für Bahn und Bus
- ein Taktfahrplan mit abgestimmten Anschlussbeziehungen, sowohl zum Kernnetz der DB AG als auch zu den Busleistungskernen in Berthelsdorf, Mulda, Bienenmühle und auch teilweise in Nassau und Lichtenberg
- ortsansässiges Marketing und Management
- Flexibilität hinsichtlich des Leistungsangebots und der Kundennachfrage
- keine Planungs- und zusätzlichen Umsetzungskosten, da die Realisierung über ÖPNV-Management und Landkreisverwaltung erfolgte
- Erhalt des Güterverkehrs und damit von Arbeitsplätzen in der Region

Welche gewaltige Leistung dahinter steckt, kann nur ermaßen, wer die traditionell gewachsenen, unkoordinierten Verkehrsnetze von Bahn und Bus in den neuen Ländern selbst kennengelernt hat.

(re)

Der Kommentar

Die DB kann das auch?

Es ist nicht so, dass die Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG nicht fähig wären, ähnliche Leistungen zu vollbringen.

Auch die Müglitztalbahn (Dresden-) Heidenau-Altenberg, die ganz in der Nähe gelegen ist – ehemals eine Schmalspurbahn mit schwieriger Trassierung – präsentiert sich mit neuen Triebwagen und sanierten Gleisen. Doch dort wurde mit den Bauarbeiten schon im Mai 1998 begonnen, aber nur abschnittsweise durchgeführt. Die Fahrgäste mussten immer wieder monatsweise mit dem Bus fahren. Die lange Bauzeit ist nicht nur auf die erheblich umfangreicheren Arbeiten zurückzuführen, sondern vor allem darauf, dass bei der DB die eine Hand nicht weiß, was die andere tut. Das haben die Mitarbeiter vor Ort, die etwas bewegen wollen und allzu oft nicht können, nicht verdient. Die Usedomer Bäderbahn zeigt, was möglich ist, wenn Entscheidungen, die vor Ort getroffen werden müssen, auch dort getroffen werden.

Warum verhindert der Vorstand das immer noch? Weil er noch nie einen Nahverkehrstriebwagen von innen gesehen hat und für Dienstreisen Wagen und Flugzeuge benutzt. So kommt man nicht zu seinen Kunden. Im Frühjahr 2000 fing der Vorstand an, über „Regent“ zu reden. Da war die Bahn nach Holzgau noch gar nicht an den neuen Betreiber abgegeben. Was ist seither geschehen? Die Bahn nach Holzgau ist schon fertig.

Rainer Engel