

## Frankenpost, 27.11.2001

Bahn: Zukunft von Stichbahn-Strecke ins Fichtelgebirge gesichert

Nürnberg (dpa/lby) - Das Herz des Fichtelgebirges in Oberfranken bleibt nach Angaben der Bahn auch in Zukunft mit dem Zug erreichbar. Allerdings solle die Bahnstrecke zwischen Bayreuth und Warmensteinach (Landkreis Bayreuth) künftig anstatt von der Deutschen Bahn (DB) von der privatwirtschaftlich organisierten Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) betrieben werden, teilte die DB am Dienstagabend mit. Ein entsprechender Durchbruch sei am Vortag bei den Verhandlungen gelungen. Die DRE übernimmt die

## **Nordbayerischer Kurier, 30.11.01**

Bahnstrecke: Stillschweigen über den Kaufpreis  
Verkehrsexperte Horst Friedrich (MdB) äußert Zweifel an der Finanzkompetenz des Käufers der Fichtelgebirgstrasse.

Bayreuth: Es wäre das Ende einer unendlichen Geschichte, wenn die Fichtelgebirgsbahn mit Beginn der Schneeschmelze wieder in Betrieb gehen würde. Es wäre wie anno dazumal, als die Sommerfrischler mit der Bahn nach Warmensteinach fuhren und vorn dort zum Pilzesuchen in den Wäldern entschwandten. Aber es gibt Zweifel, dass die gute alte Zeit reanimiert wird, dass die Fichtelgebirgsbahn bald wieder fährt. Nachdem der KURIER am Mittwoch über den überraschenden Verkauf der Strecke an die in Potsdam ansässige [Deutsche Regionaleisenbahn GmbH \(DRE\)](#) berichtet hatte, nachdem deren Geschäftsführer Curth voller Optimismus verkündete, die Strecke binnen weniger Monate wieder befahrbar zu machen, gibt es heute Bedenken. Der Zweifler heißt Horst Friedrich, sitzt im Verkehrsausschuss des Bundestages und ist Bayreuther Abgeordneter der Liberalen. Er stellte im Gespräch mit dem KURIER die Frage, ob die DRE überhaupt genügend Eigenkapital besitzt, den Kauf und die Instandsetzung der Strecke bezahlen zu können. "Oder anders gefragt", so Friedrich, wird das am Ende wieder eine Sache für den Steuerzahler. Nach seinen Informationen ist die DRE ein Ableger des Fahrgastverbandes Pro Bahn und nicht unbedingt im Ruf, ein mit Bordmitteln gut ausgestatteter Infrastrukturbetreiber zu sein. Es wird also um öffentliche Zuschüsse gehen. Wie sonst könne der neue Eigentümer DRE zum Beispiel die Kosten für die Brücke im Zuge des Autobahnausbaus bei Bayreuth übernehmen? Die anteiligen Kosten liegen für den Streckeneigentümer bei rund 800 000 Mark. Über den Verkaufspreis sei absolutes Stillschweigen vereinbart worden, hat der Abgeordnete in Erfahrung gebracht, vermutet aber den in solchen Fällen üblichen Symbolpreis von einer Mark. Außerdem könnte dem Verkauf der Bahnstrecke laut Friedrich der Deal zu Grunde liegen, die Bahn aus der Verantwortung für die Strecke zu nehmen. Auch Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel hatte bereits am Mittwoch kritisiert, dass die Bahn nun jeglicher Verantwortung ledig sei und sich wegen ihrer einseitig verfügbaren Streckenstilllegung vom Sommer auch nicht mehr vor dem Verwaltungsgericht verantworten müsse. Was laut Friedrich ein Treppenwitz wäre: Wenn die Bahn als Alt-Eigentümer aus allen Verpflichtungen ausscheidet, am Ende aber bei der Bestellung des Zugverkehrs mit der DB Regio die Strecke wieder befahre. Dann, so Friedrich, wäre die Bahn doch wohl fein raus, oder? Er will nun selbst handeln und seine Verbindungen zu dem französischen Bahnbetreiber Connex nutzen, der solle unabhängig prüfen, zu welchen Kosten sich die Wiederinbetriebnahme rechnen ließe.

## Nordbayerischer Kurier 30.11.2001

**Bahnstrecke: Stillschweigen über den Kaufpreis**

Verkehrsexperte Horst Friedrich (MdB) äußert Zweifel an der Finanzkompetenz des Käufers der Fichtelgebirgs- trasse.

## Bayreuth

**Es wäre das Ende einer unendlichen Geschichte, wenn die Fichtelgebirgsbahn mit Beginn der Schneeschmelze wieder in Betrieb gehen würde. Es wäre wie anno dazumal, als die Sommerfrischler mit der Bahn nach Warmensteinach fuhren und vorn dort zum Pilzesuchen in den Wäldern entschwandten.**

Aber es gibt Zweifel, dass die gute alte Zeit reanimiert wird, dass die Fichtelgebirgsbahn bald wieder fährt. Nachdem der KURIER am Mittwoch über den überraschenden Verkauf der Strecke an die in Potsdam ansässige Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) berichtet hatte, nachdem deren Geschäftsführer Curth voller Optimismus verkündete, die Strecke binnen weniger Monate wieder befahrbar zu machen, gibt es heute Bedenken. Der Zweifler heißt Horst Friedrich, sitzt im Verkehrsausschuss des Bundestages und ist Bayreuther Abgeordneter der Liberalen. Er stellte im Gespräch mit dem KURIER die Frage, ob die DRE überhaupt genügend Eigenkapital besitzt, den Kauf und die Instandsetzung der Strecke bezahlen zu können. „Oder anders gefragt“, so Friedrich, „wird das am Ende wieder eine Sache für den Steuerzahler. Nach seinen Informationen ist die DRE ein Ableger des Fahrgastverbandes Pro Bahn und nicht unbedingt im Ruf, ein mit Bordmitteln gut ausgestatteter Infrastrukturbetreiber zu sein. Es wird also um öffentliche Zuschüsse gehen. Wie sonst könne der neue Eigentümer DRE zum Beispiel die Kosten für die Brücke im Zuge des Autobahnausbaus bei Bayreuth übernehmen? Die anteiligen Kosten liegen für den Streckeneigentümer bei rund 800 000 Mark. Über den Verkaufspreis sei absolutes Stillschweigen vereinbart worden, hat der Abgeordnete in Erfahrung gebracht, vermutet aber den in solchen Fällen üblichen Symbolpreis von einer Mark. Außerdem könnte dem Verkauf der Bahnstrecke laut Friedrich der Deal zu Grunde liegen, die Bahn aus der Verantwortung für die Strecke zu nehmen. Auch Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel hatte bereits am Mittwoch kritisiert, dass die Bahn nun jeglicher Verantwortung ledig sei und sich wegen ihrer einseitig verfügten Streckenstilllegung vom Sommer auch nicht mehr vor dem Verwaltungsgericht verantworten müsse. Was laut Friedrich ein Treppenwitz wäre: Wenn die Bahn als Alt-Eigentümer aus allen Verpflichtungen ausscheidet, am Ende aber bei der Bestellung des Zugverkehrs mit der DB Regio die Strecke wieder befahre. „Dann“, so Friedrich, „wäre die Bahn doch wohl fein raus, oder?“ Er will nun selbst handeln und seine Verbindungen zu dem französischen Bahnbetreiber Connex nutzen, der solle unabhängig prüfen, zu welchen Kosten sich die Wiederinbetriebnahme rechnen ließe.

## [Nordbayerischer Kurier, 04.12.2001](#)

### **Friedrich will über Strecke erneut verhandeln**

Zweckverband soll Fichtelgebirgsexpress dauerhaft sichern

### BAYREUTH Von Udo Bartsch

Der Erhalt der Gleistrasse von Bayreuth nach Warmensteinach ist nach Ansicht des Bundestagsabgeordneten Horst Friedrich (FDP) auch nach der Übernahme durch die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH noch nicht gesichert. Friedrich schlug gestern vor, einen kommunalen Zweckverband zu gründen, der die Trasse übernimmt und dauerhaft erhält.

Mitglieder des zu gründenden Zweckverbandes sollten der Landkreis, die Gemeinden Weidenberg und Warmensteinach sein. In Betracht komme auch die Stadt Bayreuth, weil sich auf ihrem Gebiet der Anschluss der 30 Kilometer langen Fichtelgebirgsstrecke an das Bahnnetz befindet.

Die Gebietskörperschaften müssten in einer neuen Verhandlungsrunde die Strecke von der Bahn übernehmen. Sie sollten nach Ansicht Friedrichs von dem Konzern verlangen, etwa die Hälfte der bislang nicht in den Streckenerhalt investierten Mittel an den Zweckverband auszuzahlen. Auf Nachfrage präzisierte Friedrich diese Summe: Pro Kilometer bestehe etwa ein Bedarf von 1,5 Millionen Mark, um die marode Trasse in einen Zustand zu versetzen, der unterhalb der hohen Bahn-Standards liege und einen rentablen Zugbetrieb ermöglicht. Für den Zweckverband komme es darauf an, der Bahn einen Investitionszuschuss für die Reparatur des Gleises abzurufen. .. Auslöser für diesen Vorschlag sind Äußerungen von Wirtschaftsminister Otto Wiesheu vom vergangenen Freitag, nach denen die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) auf Zuschüsse vom Freistaat verzichten müsste, wenn sie mit der Bahn als Vorbesitzer keine Vereinbarung über die Sanierung der mangelhaften Strecke getroffen hat.

#### Öffentliche Zuschüsse

Auf diese Äußerung hatte der DRE-Geschäftsführer Gerhard Curth am Sonntag reagiert und mitgeteilt, sein Unternehmen erwarte, dass die Region und die Regierung des Freistaates hinter dem Erhalt des Gleises stehen. Dafür müssten öffentliche Mittel fließen, so dass sich der Gleisbetrieb für die DRE rechne. Andernfalls, so Curth am Sonntag, könne auch sein Unternehmen die Strecke stilllegen. Diese Aussage bewertet Friedrich als „Beginn der unendlichen Geschichte Teil 2“. Kontrahent im Ringen um den Erhalt der Strecke sei nun nicht mehr die Bahn AG, sondern die DRE. Dieser Umstand habe ihn bewogen, eine erneute

#### [Nordbayerischer Kurier, 18.12.2001](#)

Auszug aus einem Bericht zum Haushalt des Landkreises Bayreuth:

.....Allen voran natürlich die gute Nachricht, dass die Kreisumlage abermals um einen Prozentpunkt auf den bayerischen Spitzenwert von 37 Prozent gesenkt wird.

#### **Eine Million für die Bahn**

Und dies, obwohl der Landkreis bereit ist, auch im kommenden Jahr erhebliche Investitionen zu leisten. So unter anderem mit dem weiteren Ausbau der Thermenlandschaft und der **Bereitstellung von einer Million Euro für die Sanierung der Bahnstrecke Bayreuth-Warmensteinach**. Durch strikte Haushaltsdisziplin .....

#### **Nordbayerischer Kurier, 18.12.01**

#### Eine Million für die Bahn

.....Und dies, obwohl der Landkreis bereit ist, auch im kommenden Jahr erhebliche Investitionen zu leisten. So unter anderem mit dem weiteren Ausbau der Thermenlandschaft und der Bereitstellung von einer Million Euro für die Sanierung der Bahnstrecke Bayreuth-Warmensteinach. ....

Nordbayerischer Kurier, 19.12.01

Züge rollen ohne öffentliche Hand.  
Zweckverband soll Gleis ins Fichtelgebirge übernehmen - Regional-Bahnunternehmen  
Connex organisiert Verkehr.



Die Schienen sind noch stark genug für leichten Zugverkehr: Weidenbergs Bürgermeister Wolfgang Fünfstück MdB Horst Friedrich, Connex-Geschäftsführer Thomas Porombka und Bürgermeister Reinhard Jaresch aus Warmensteinach gestern an der stillgelegten Strecke ins Fichtelgebirge.  
Foto: Bartsch

#### Weidenberg:

Züge können auf dem Gleis zwischen Bayreuth und Warmensteinach rollen, ohne dass dafür öffentliche Mittel ausgegeben werden. So lautet das Fazit des Bundestagsabgeordneten Horst Friedrich (FDP). Gestern trafen sich Friedrich, die Bürgermeister Reinhard Jaresch und Wolfgang Fünfstück mit zwei Vertretern der Firma Connex, die Bahnstrecken im ganzen Bundesgebiet betreibt. Nach einer Besichtigung von Streckenabschnitten zwischen Bayreuth und Warmensteinach urteilte der Connex-Bautechniker Werner Krone über die Trasse: "Was dort liegt, ist für leichte Schienenfahrzeuge verwendbar." Für Erleichterung sorgte seine weitere Aussage, nach der die bislang häufig genannte Summe von 30 Millionen Mark für die Sanierung sogar unterschritten werden könnte. Notwendig sei eine neue Beschichtung des Gleisschotters, der stellenweise nachgestopft werden müsste, so Werner Krone. Ersatz müsse auch für die aus den 30er Jahren stammenden Schwellen geschaffen werden. Die Sanierung der genau 22,9 Kilometer langen Trasse könnte nach einem noch aufzustellenden Jahresprogramm erfolgen. Dabei wäre schrittweise - und zwar in Abschnitten von 600 bis 800 Metern jährlich - vorzugehen. Auslöser für das Treffen mit den beiden Eisenbahn-Experten aus Frankfurt, die schon früher Regionalstrecken von der Bahn AG übernommen haben, war nach Angaben von Horst Friedrich die immer noch offene Zukunft der Fichtelgebirgsbahn auch nach Übernahme durch die [Deutsche Regionaleisenbahn GmbH \(DRE\)](#) mit Sitz in Berlin. Friedrich: "Bislang wissen wir nur, dass die DRE auf Geld von der öffentlichen Hand hofft, aber kein Konzept für die Zukunft vorgelegt hat." Der Abgeordnete bekräftigte seinen Vorschlag, mit dem Gemeinden Warmensteinach und Weidenberg, dem Landkreis und der Stadt Bayreuth einen Zweckverband zu gründen der die Trasse übernimmt. Als Partner des Zweckverbands für den Zugverkehr komme die Firma Connex in Betracht. Deren Geschäftsführer Diplomingenieur Thomas Porombka, sagte: "Wir würden da tatsächlich rangehen." Das Unternehmen betreibt seit längerer Zeit die [Bayerische Oberlandbahn](#) und Bahnen in Niedersachsen und bei Stuttgart. Nach Ansicht Porombkas solle die Strecke für den Zugbetrieb öffentlich ausgeschrieben werden. Das Unternehmen Connex übernehme den Zugverkehr als Pächter des Zweckverbandes für eine befristete Dauer, in deren Verlauf Erträge für die Trassensanierung erwirtschaftet werden.

Voraussetzung wären zunächst die Auflassung einiger Bahnübergänge und der Abbau von Weichen. Der gegenwärtig parallel zur Strecke fahrende Busverkehr müsse eingestellt werden, so Porombka. Sein Unternehmen könne den Zugverkehr ohne öffentliche Hilfen organisieren. Friedrich, Fünfstück und Jaresch baten die beiden Connex-Vertreter um Angebote für einen neuen Zugverkehr. Einigkeit bestand darüber, die Stadt Bayreuth an der Fichtelgebirgsbahn zu beteiligen. Nun soll über den Zweckverband verhandelt werden.  
Von Udo Bartsch

### **Nordbayerischer Kurier, 27.12.01**

#### **Die Bahn soll ab Februar wieder fahren. Streckenbetreiber DRE arbeitet an der Wiederinbetriebnahme der Fichtelgebirgsstrecke.**

Bayreuth/Weidenberg:

Allen Unkenrufen zum Trotz: Die Deutsche Regionaleisenbahn will die Fichtelgebirgsstrecke so schnell als möglich wieder in Betrieb nehmen. Nach Aussage ihres Geschäftsführers soll der Bahnbetrieb Bayreuth-Weidenberg bereits ab Februar wieder aufgenommen werden. DRE-Geschäftsführer Gerhard Curth bekräftigte noch einmal, dass seine Gesellschaft als Streckenbetreiber ernsthaft an der Übernahme und Reaktivierung der Strecke Bayreuth-Weidenberg arbeitet. Gegenwärtig würden die aufgezeichneten Messprotokolle ausgewertet, die Genehmigung zum Betreiben der Strecke liegt mittlerweile vor. Die Übergabe der Strecke wird, wie bereits berichtet, am 31. Dezember formal vollzogen. Gleichzeitig wird damit der Bescheid des Eisenbahn Bundesamtes über das Ende der Betriebspflicht für die Bahn wirksam. Mittlerweile haben nach Angaben von Curth umfangreiche Gespräche stattgefunden, in die sich auch Landrat Klaus-Günter Dietel eingeschaltet hat. Nach Gesprächen mit dem bayerischen Verkehrsministerium wurde deutlich, dass Land (wie berichtet) und Landkreis bereit sind, sich an den Kosten für die Wiederherstellung der Strecke zu beteiligen. Der Freistaat will auch künftig Verkehre auf der Strecke bestellen. Curth bekräftigte noch einmal entgegen kritischen Bedenken der letzten Wochen, dass seine Gesellschaft sehr wohl ein Konzept zur Reaktivierung der Fichtelgebirgsstrecke vorweisen könne. Wenn die Ergebnisse der Messungen vorliegen und das Wetter es zulässt könne bereits im Januar der Teilabschnitt Bayreuth-Weidenberg in Stand gesetzt werden. Dies bedeutet im Klartext: Ab Februar sollen wieder Züge ins Fichtelgebirge rollen.

Amtliches Mitteilungsblatt VG Weidenberg 28.12.2001

Aus dem Grußwort von 1. Bürgermeister Wolfgang Fünfstück

.....Nach wie vor ungeklärt ist der Bestand der Bahnlinie von Bayreuth über Weidenberg nach Warmansteinach. Wir hoffen, dass uns Bundes- und Landespolitiker nicht länger im unklaren lassen und baldmöglichst eine Entscheidung treffen. Nach unseren Vorstellungen ist diese Linie bedeutsam für unser Gemeindegebiet, vor allem wenn sie in Art Stadtbahn organisiert wird, bei angemessenen Preisen und einem akzeptablen Fahrplan mit der Möglichkeit der Anbindung an andere Verkehrsmittel in der Stadt Bayreuth.....

### **Nordbayerischer Kurier, 09.01.02**

DRE-Aufsichtsrat tagte  
Techniker prüften Zustand der Fichtelgebirgsstrecke

Warmensteinach:

Fakten schaffen statt über das Wenn und Aber diskutieren. Nach diesem Motto handelte gestern die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, deren Geschäftsführer Gerhard Curth sich am Spätnachmittag mit den Aufsichtsräten der DRE in Warmensteinach getroffen hatte. Thema: die Instandsetzung der Strecke Bayreuth-Warmensteinach. Den ganzen Tag über waren die Techniker der DRE auf der Strecke, um den Investitionsbedarf für die Wiederinbetriebnahme zu untersuchen. Hintergrund dieser Aktivitäten ist nämlich der Umstand, dass mit Bescheid vom gestrigen Montag die Bahn nun nicht mehr Eigentümerin der Strecke ist. Der Kauf durch die DRE ist damit rechtskräftig und vollzogen. DRE-Geschäftsführer Curth zeigte sich zufrieden über diese Entwicklung, zumal die "Störfeuer der letzten Wochen" (durch den FDP-Bundestagsabgeordneten Horst Friedrich, der die Firma Connex ins Gespräch gebracht hatte) an den neuen Eigentumsverhältnissen auch nichts mehr zu ändern vermochten. Dass die DRE ein tragfähiges Konzept zum Betreiben der Strecke vorlegte, belege schließlich auch der Umstand, dass das Land Brandenburg (dort ist der Firmensitz) der DRE längst die Betriebsgenehmigung erteilt habe. Über den Verkauf der Strecke verriet Curth nur so viel: Es stimme nicht, dass die DRE die Strecke für die symbolische Mark erworben habe. Vielmehr sei Ausgangspunkt der Verhandlungen ein Preis gewesen, der sich zunächst im siebenstelligen Bereich bewegt habe. Dann aber wurden alle Investitionen heruntergerechnet, die die Bahn hätte leisten müssen, wenn sie letztlich doch gezwungen worden wäre, die Strecke zu betreiben. In der gestrigen Sitzung des Aufsichtsrates, die ganz bewusst nach Warmensteinach gelegt worden sei (Curth), ging es nach Informationen des Kurier in erster Linie um den technischen Zustand der Strecke und damit zusammenhängend um die Frage, wie viel Arbeit zu welchen Kosten bis zur beabsichtigten Wiederinbetriebnahme im Februar notwendig sein wird.

## **Nordbayerischer Kurier, 10.01.02**

Die Bahn auf altbekannten Gleisen?

Winter erschwert die Arbeiten auf der Fichtelgebirgsstrecke - Auch Züge bis Warmensteinach?

### **BAYREUTH/WEIDENBERG**

Von Andreas Rietschel

Am Ende fährt die Bahn wieder. Nachdem die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) nun offizielle Streckenbetreiberin und in Kürze auch Eigentümerin der Bahnstrecke Bayreuth-Warmensteinach ist, will sie trotz winterlicher Witterung fieberhaft an der baldigen Instandsetzung der Gleise bis Weidenberg arbeiten. Auf dass möglicherweise ab Frühjahr die alte Eigentümerin, die Bahn, wieder auf die Gleise gehoben wird.

Wie das kommt? Weil trotz des Verkaufs der Strecke durch die DB-Netz die Streckenbetreiberin DB-Regio mit Verkehrsminister Otto Wiesheu (besser mit der Landestochter Bayerische Eisenbahngesellschaft) einen Vertrag über die Bestellung von Zugverkehren auf der Strecke unterhält. Der Vertrag läuft noch bis Jahresende. Dann erst wäre der Weg für einen neuen Anbieter frei, der die Strecke bedienen möchte.

Einer, den das ärgert, ist der Bayreuther Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel, der immer und immer wieder darauf hingewiesen hatte, dass die Bahn in den Jahren, in denen sie sowohl die Strecke zu unterhalten wie zu befahren hatte, keine müde Mark in den Unterhalt gesteckt hatte. Denn die Bahn wäre dazu verpflichtet gewesen, weil ein Teil der vom Land zur Verfügung gestellten Trassengelder auch für den Unterhalt der Strecke gedacht ist.

Ungeachtet der Frage, ob die DB-Regio bis Jahresende noch auf der Strecke fährt, würde es Dietel begrüßen, wenn künftig ein anderer Partner gesucht würde.

### **A weng Ernüchterung**

Die gestrige Aufsichtsratssitzung brachte offenbar ein wenig Ernüchterung, was die schnelle Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Trasse bis Weidenberg betrifft. So müssen wohl einige Winterbaustellen eingerichtet werden, erklärte der Geschäftsführer der DRE, Gerhard

Curth, auf Nachfrage. Dies könne die Instandsetzungsarbeiten verzögern und wohl auch verteuern. Gleichwohl hält er an dem Ziel fest, dass bis zum Frühjahr wieder gefahren wird. In die Instandsetzung werde die DRE einen sechsstelligen Eurobetrag investieren, so Curth, der aber noch keine genauen Zahlen nennen wollte. Da die DRE jetzt Betreiberin (formal aber noch nicht Eigentümerin) sei, sei von der Bahn auch kein Beitrag zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke zu erwarten. Es sei denn, so Landrat Dietel, Bahnchef Mehdorn reagiere noch positiv auf ein entsprechendes Schreiben von Verkehrsminister Otto Wiesheu vom November letzten Jahres.

Curth kündigte gestern an, dass man überlege, auch das Teilstück bis Warmensteinach zu einem späteren Zeitpunkt im Jahr wieder zu befahren. Allerdings zunächst mit "Gelegenheitsverkehren", so Curth, und mehr als touristische Bereicherung. "Da kann es halt ein bisschen langsamer gehen."



Der Winter hat die Bahn(linie) fest im Griff: Die DRE muss möglicherweise Winterbaustellen einrichten, um die zügige Instandsetzung der Strecke zu ermöglichen. Foto: Ritter

[Nordbayerischer Kurier](#), Freitag, 18.01.2001

### **Fichtelgebirgsbahn rollt im Internet**

Bernhard Heerdt betreut [www.fichtelgebirgsbahn.de](http://www.fichtelgebirgsbahn.de)

WEIDENBERG

Die Bahn kommt? Da ist sich Bernhard Heerdt nicht so sicher. Von Anfang an verfolgte der 48-jährige Weidenberger die Ereignisse um den Streckenabschnitt Bayreuth-Warmensteinach. Jetzt hat er unter [www.fichtelgebirgsbahn.de](http://www.fichtelgebirgsbahn.de) eine eigene Fan-Homepage erstellt.

Mit zwei Kindern im schulpflichtigen Alter, die ein Gymnasium in Bayreuth besuchen, beobachtet Bernhard Heerdt die Geschehnisse um die Fichtelgebirgsbahn ganz genau. Die 30 Kilometer lange und im Moment stillgelegte Trasse war an die Deutsche Regionaleisenbahn verkauft worden.

Deren Geschäftsführer Gerhard Curth kündigte an, man werde die Strecke bis Februar 2002 wieder beleben. Heerdt ist da mehr als skeptisch. Obwohl er, wie er selbst sagt, für einige Leute wohl eine "unbequeme Meinung" habe und schon einige Leserbriefe an den KURIER

geschrieben hat: "Meinungsmache will ich mit der Homepage nicht betreiben, sondern objektive Informationen bieten."

Heerdt liegt vor allem an einem funktionierenden öffentlichen Verkehrsnetz. Was ihn besonders ärgert: "Es kommt einfach nichts in die Gänge. Weil alles auf die Bahn wartet, geht nichts vorwärts."

Seit kurzem erst ist die Homepage [www.fichtelgebirgsbahn.de](http://www.fichtelgebirgsbahn.de) online. Die Seite ist übersichtlich gegliedert und zweckmäßig aufgebaut, das Layout ist eher praktisch als grafisch ansprechend. "Die Homepage habe ich in relativ kurzer Zeit programmiert. Vordergründig geht es darum, die Domain für die Region zu sichern", erklärt Heerdt.

Sollte sich jemand finden, der die Seite objektiv und mit größerem Aufwand betreiben will, gäbe sie der 48-Jährige auch gerne ab. Allerdings natürlich nicht an die Bahn.

Außer einer Streckenkarte bietet [fichtelgebirgsbahn.de](http://fichtelgebirgsbahn.de) Informationen über Zugmaterial und verschiedene Betreiber. Durch einen Link zur Deutschen Bahn kann man direkt auf Fahrpläne zugreifen. Außerdem gibt es eine Übersicht der Regionalbahnen in Deutschland und Europa.

Und nicht zuletzt: Damit Anwohner und andere User über die Ereignisse um die Fichtelgebirgsbahn informiert sind, hat Bernhard Heerdt die in den vergangenen Monaten zu diesem Thema im KURIER erschienenen Artikel chronologisch ins Netz gestellt. Was der Diplomingenieur, der auch hobbymäßig mit der Bahn nichts am Hut hat, nicht auf seiner Seite will: "Die Meinung von Politikern nehme ich nicht mit auf."

Geo

### **Nordbayerischer Kurier, 05.02.02**

Österliche Auferstehung im Fichtelgebirge

Gestern begann die Instandsetzung der Strecke Bayreuth-Weidenberg - Weiterführung bis Warmensteinach geplant

Weidenberg:

Mit dem Beginn der Instandsetzungsarbeiten auf der Bahnstrecke Bayreuth-Warmensteinach wurde gestern auch dem größten Skeptiker klar: Es werden bald wieder Züge ins Fichtelgebirge fahren. Voraussichtlich um Ostern soll die Strecke zunächst bis Weidenberg wieder eröffnet werden. Für Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel und Gerhard Curth, Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE), die die Strecke betreiben wird, ein besonderer Tag. Insbesondere für Dietel, der seit 20 Jahren erst um den Erhalt, dann um die Wiedereröffnung der Strecke gekämpft hat. In der DRE, die buchstäblich in letzter Minute die Strecke von der Bahn erwarb, habe man nun einen Partner gefunden, der genug Können und Sachverstand mitbringt, um langfristig die Strecke wieder zu einem guten und von der Bevölkerung nachgefragten Nahverkehrssystem zu machen. Geringe Kosten: Die Kosten der ersten Instandsetzung-da staunt jeder, der die offiziellen Zahlen der Bahn noch in Erinnerung hat-wurden mit 82 000 Euro beziffert. Ein Bruchteil dessen, was die Bahn gerne vorrechnete, "um uns irre und kirre zu machen und die Strecke totzureden", wie gestern Dietel noch einmal verärgert anmerkte. So sollen bis Ostern auf der Linie bis Bayreuth die wichtigsten Arbeiten zum sicheren Befahren erledigt werden, bevor die Bahnaufsicht dann das Okay für den Fahrbetrieb gibt. Stufe zwei werden langfristige Verbesserungen auf der Strecke sein. Zum einen die grundlegende Sanierung, zum anderen die stufenweise Umaktivierung der Strecke. Dies bedeutet nicht nur, dass moderne und angenehme Züge eingesetzt werden, die DRE will auch das Umfeld, Bahnhöfe und Serviceeinrichtungen ausbauen. Aller

Voraussicht nach wird zunächst die DB Regio weiter die Strecke befahren. Gleichwohl machte Dietel gestern keinen Hehl daraus, dass er sich spätestens im nächsten Jahr (nach Ende des Vertrages) einen anderen Partner wünscht. Auf der Strecke sollen ab Ostern wochentags 22 Fahrten angeboten werden. An den Wochenenden wird das Angebot zunächst etwas eingeschränkt, soll später aber touristisch ausgebaut werden. Gerechnet wird in der Anfangsphase mit täglich rund 1 300 Fahrgästen. Dazu müssten aber alle parallelen Busverkehre eingestellt werden, so der Landrat. Die Strecke bis Warmensteinach, deren Wiederinbetriebnahme wegen der langen Pause (seit 1993) einiges teurer kommen dürfte, soll im Lauf des Jahres wieder in Betrieb genommen werden. Der Fahrbetrieb rechtzeitig zum Deutschen Wandertag Anfang August scheint nicht realistisch.

ari



Ein historischer Moment für alle, die die Hoffnung nicht aufgegeben hatten: Gestern begannen unter der Regie der DRE die Instandsetzungsarbeiten auf der Fichtelgebirgsstrecke bei Weidenberg. Landrat Dietel und DRE-Geschäftsführer Curth besuchten die Baustelle.

Foto: Rietschel

### **Bayreuther Anzeiger, 06.02.02**

Fichtelgebirgsbahn

Ostern rollt der erste Zug

Weidenberg:

Es war natürlich Musik in den Ohren der Befürworter der Fichtelgebirgsbahn, als Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel auf einer Pressekonferenz verkündete, dass die Bahnlinie Weidenberg-Warmensteinach erhalten bleibt. War doch die Teilstrecke nach Weidenberg am 10. Juni letzten Jahres wegen punktueller technischer Mängel betreichlich gesperrt worden. Der Abschnitt Weidenberg-Warmensteinach ist bereits seit dem 1. Oktober 1993 außer Betrieb. Am 26. November verhangenen Jahres wurde die Übergabe an die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) vereinbart. Der fast 20-jährige Kampf um den Erhalt der Bahnstrecke hat somit ein glückliches Ende gefunden. Spät, aber gerade noch rechtzeitig

vor Einleitung eines Streckenstilllegungsverfahrens durch die Bahn haben der Landkreis Bayreuth und die Anliegergemeinden Weidenberg und Warmensteinach mit der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH einen zuverlässigen und kompetenten Partner gefunden, um den Fortbestand der Bahnstrecke zu gewährleisten. Am Montag begannen die Instandsetzungsarbeiten für den knapp 23 Kilometer langen, nunmehr privaten Abschnitt der Fichtelgebirgsbahn, mit dem Ausbau einer betriebsgefährdenden und nicht mehr benötigten Weiche im Bahnhof von Weidenberg. Mit dabei Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel, der Weidenberger Bürgermeister Wolfgang Fünfstück, der Warmensteinacher Bürgermeister Reinhard Jaresch, Professor Hermann Hiery von der "Bürgerinitiative zum Erhalt der Bahnstrecke" und der Vorsitzenden Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn Gerhard J. Curth, sowie einige Vertreter der Bürgerinitiative. "Für die von Weidenberg in Richtung Bayreuth verlaufenden Instandsetzungsarbeiten hat die DRE eine Bauzeit von zwei Wochen angesetzt. Gravierende Mängel erfordern umfangreiche Instandsetzungsarbeiten am Bahnhof Untersteinach sowie im Streckenabschnitt zwischen Döhlau und Untersteinach", so Geschäftsführer Curth. Vorausgesetzt, so Curt weiter, dass die Arbeiten planmäßig abgeschlossen werden und die bahnaufsichtliche Freigabe der Strecke erfolgt, kann der Personen- und Güterverkehr bis Weidenberg spätestens zu Ostern dieses Jahres wieder aufgenommen werden." Die Grundsanierung der Gesamtstrecke soll dann im Zeitraum der A 9 Verbreiterung erfolgen, zumal in dieser Zeit aufgrund des Brückenneubaus die Strecke sowieso unterbrochen sein wird. "Die Perspektiven für eine attraktive und kundengerechte Zukunft der Nebenstrecke Bayreuth-Weidenberg-Warmensteinach hängen sich durch den Eigentümerwechsel grundlegend geändert und verbessert", betonte Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel. Die Infrastrukturübertragung auf die DRE habe in kürzester Zeit Strategiekonzepte und konkrete Maßnahmenprogramme ermöglicht, die unter der vormaligen Trägerschaft in keiner Weise denkbar gewesen. Mit der DER hat man nun einen Partner gefunden, der engagiert handelt und verkehrspolitisch denkt. Mit den nun begonnenen Arbeiten die der DER rund 82.000 Euro kosten wird, wird im Vorfeld der angestrebten Grundsanierung der Weiterbetrieb des Nah- und Güterverkehrs ermöglicht. Dr. Dietel kann sich eine S-Bahnähnliche Anbindung an Bayreuth durchaus vorstellen. Rund 1.300 Personen, so haben Erhebungen ergeben, könnte die Bahn dann täglich in diesem Streckenabschnitt befördern.  
K.H.



Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel hat das Unmögliche wieder geschafft! Bereits zu Ostern

sollen auf der stillgelegten Bahnstrecke Bayreuth-Weidenberg die Züge wieder rollen. Foto: Karin Reindl.

## **Norbayerischer Kurier, 19. Februar 2002**

Ausnahmsweise Einigkeit: Bahn soll fahren

Horst Friedrich (FDP): DB-Regio nicht Wunschkandidat - Deutsche Regionalbahn auch Fahrdienstbetreiber

### **WEIDENBERG**

Ausnahmsweise sind sich alle Beteiligten einig: Die Fichtelgebirgsbahn muss fahren. Am besten bereits zu Ostern nach Weidenberg, ehe später die Strecke bis Warmensteinach freigegeben wird.

Horst Friedrich (FDP), verkehrspolitischer Sprecher im Bundestag, erläuterte im Rahmen einer Veranstaltung im Gasthaus Kolb in Weidenberg seine Sicht der Dinge.

Die geplante Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zwischen Bayreuth und Weidenberg birgt aus seiner Sicht noch viele Risiken, und es müssen noch einige Probleme aus dem Weg geräumt werden, um für einen für alle Beteiligten reibungslosen Ablauf des Bahnverkehrs zu sorgen.

Nicht zuletzt die Finanzierung und vor allem der Dienstleister, in dessen Waggons die Mitfahrer chauffiert werden, sind Friedrich noch ein Dorn im Auge. Nach der Stilllegung der Strecke im Juni letzten Jahres hatte die Deutsche Regionalbahn (DRE) das 22 Kilometer lange Teilstück von der Deutschen Bahn in letzter Minute gekauft und damit den wahrscheinlich endgültigen Bankrott der Verbindung verhindert. "Wir wollten mit der Interimsmaßnahme die Strecke retten", erklärte DRE-Geschäftsführer Gerhard Curth, der sich auch entschieden gegen die Aussage aus einem KURIER-Bericht wehrte, die DRE stünde nur als Betreiber, nicht aber als Fahrdienstleister zur Verfügung. "Da bin ich falsch zitiert worden", so Curth.

Da derzeit, was auch Professor Hiery, Sprecher der Bürgerinitiative, bestätigte, die einzige Alternative als Anbieter auf der Strecke die DB-Regio, nicht zu verwechseln mit der DB-Netz, zu sein scheint, suchte Friedrich nach geeigneten Möglichkeiten.

"Die DB-Regio passt mir nicht", erklärte er deutlich. So erkundigte sich Friedrich sowohl bei dem Unternehmen Connex als auch bei der Regentalbahn über mögliche Alternativen des Schienenverkehrs. "Eine Gesellschaft aus DRE, Connex und der Regentalbahn könnte ich mir gut vorstellen."

### **Nur ein Sockelbetrag**

Freilich hat er dabei auch im Auge, dass die Förderungen, sei es über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (derzeit rund eine Milliarde Euro für bundesweite Projekte) oder auch über andere Bundesmittel, derzeit noch in der Schwebe sind. "Es ist nur ein Sockelbetrag klar", meinte er vor dem Hintergrund, dass Bundesfinanzminister Hans Eichel die Regionalisierungsmittel nicht erhöhen wird.

Friedrich will erreichen, dass der Busbahnhof in der Stadt an den Bahnhof verlegt wird und damit eine prompte Anbindung der Bürger an das Stadtnetz gegeben ist. Aber auch eine übergreifende Regiocard hält er für erforderlich. Schließlich stellt die Bahn AG ihre Bahncard demnächst ein.

"Und vor allem muss die Sanierung auf Dauer ausreichend sein." Der Zugverkehr müsse sich tragen (derzeit kalkuliert man einen Schnitt von 1 300 Fahrgästen täglich), und die Fahrzeit muss so attraktiv sein, dass die Leute das Angebot auch nutzen. "35 Minuten", so Friedrich, sollten es werden. Dafür müsste eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde erreicht werden. Alles in allem wohl eine recht komplexe Sache, deren Durchsetzung noch vieler Kleinarbeit bedarf, zumal derzeit alles auf eine Interimslösung hinausläuft, deren Praktikabilität sich erst noch beweisen muss.

"Jedenfalls müssen wir alle gemeinsam anpacken", waren sich der Politiker und Professor Hiery einig.

## **Norbayerischer Kurier, 02. März 2002**

Bahn verteidigt Verkauf der Fichtelgebirgsstrecke  
Konzernbeauftragter Schulenburg: Wirtschaftliche Gründe

MÜNCHEN/BAYREUTH

Von Anja-Maria Meister

Der Bahn ist die weitere Zukunft der Strecke Bayreuth-Warmensteinach offenbar egal: Der Verkauf sei eine "klare Entscheidung" aus Gründen der Wirtschaftlichkeit gewesen, erklärte der Konzernbeauftragte der Bahn für Bayern, Hermann Graf von der Schulenburg, in München.

Wie sich der Käufer der Strecke, die Deutsche Regionaleisenbahn, "finanziert, steht auf einem anderen Papier", so der Bahnmanager im Presseclub.

"Wenn die Bahn in Zukunft investieren will, dann muss sie sich von unwirtschaftlichen Strecken trennen", rechtfertigte von der Schulenburg den Verkauf. Im Fall von Bayreuth-Warmensteinach stehen die Kosten für die Sanierung der Gleise aus Sicht der Bahn in keinem Verhältnis zur Nutzung.

Von der Schulenburg wies darauf hin, dass in den 90er Jahren in Bayern keine Personenverkehrsstrecke stillgelegt worden sei, und wehrte sich zugleich gegen "unsachgemäße Unterstellungen": "Die Bahn ist kein Versorgungs- oder Wohltätigkeitsunternehmen. Verkehrs- oder strukturpolitische Aufgaben müssen an anderer Stelle erledigt werden."

Allerdings will der Konzernbeauftragte damit nicht Otto Wiesheu gemeint haben, der nicht nur den Verkauf der Strecke Bayreuth-Warmensteinach heftig attackiert hatte. "Ein Minister muss manchmal anderer Meinung sein. Damit können wir leben", so von der Schulenburg. Er äußerte sich zwar optimistisch über die laufenden Verhandlungen mit Wiesheu über einen Zehnjahresvertrag für den Regionalverkehr. Er warnte aber davor, dass die von Wiesheu angekündigten höheren Strafen für Verspätungen kontraproduktiv wirken könnten, wenn die Strafen nicht von der Ursache der Verspätung abhängig gemacht würden.

"Baustellen liegen zum Beispiel im gemeinsamen Interesse zu Verbesserung der Qualität", so von der Schulenburg.

## **Norbayerischer Kurier, 23. März 2002**

Verspätung schon vor der ersten Abfahrt-Geduldprobe für Fichtelgebirgsbahn  
A-9-Ausbau und neue Gleismängel verhindern den Osterverkehr

BAYREUTH

Bis zum ersten Signal zur Abfahrt der Fichtelgebirgsbahn von Bayreuth nach Warmensteinach wird mehr Zeit vergehen als ursprünglich geplant. Entlang der Strecke müssen neue Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. War die Inbetriebnahme noch Anfang Februar für die Feiertage mit einem österlichen Eiersuchen vorgesehen, zieht die Betreibergesellschaft der Strecke, die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE), nun die Notbremse. Gerhard Curth, DRE-Geschäftsführer, erklärte gestern auf Nachfrage des KURIER, bei der am 4. Februar angelaufenen Reparatur der genau 22,9 Kilometer langen Gleistrasse gebe es "Überraschungen", so wörtlich, die zu Verzögerungen führen. Es handele sich um zusätzlich anfallende Nacharbeiten am Gleis. Die waren bei der gefeierten Übernahme der Strecke offenbar nicht absehbar. Wie die DRE mitteilt, gerät der Zeitplan für die Totalsanierung ins Wanken. Einfluss auf die Inbetriebnahme des Gleises hat angeblich auch der sechsspurige Ausbau der Autobahn A 9 auf dem Bayreuther Stadtgebiet. Zwischen den Ortsteilen St. Georgen und Laineck überquert das Gleis die Fernstraße. Das alte Brückenbauwerk der Trasse ist nun vom A-9-Ausbau betroffen. Hintergrund für die Verzögerungen bei der Inbetriebnahme des Gleises sind auch planerische Entscheidungen, die der Warmensteinacher Gemeinderat treffen will. Der Gemeinderat hatte am vergangenen

Dienstag beschlossen, Vertreter der DRE zu einem Ortstermin zu bitten. Dabei soll über die Trasse gesprochen werden, auf der künftig Züge fahren können. Zur Wahl stehen zwei Gleise: das nordwestliche, für die Gemeinde die Ortsentwicklung behindernde, und das südöstlich vom Bahnhof gelegene, in Warmensteinach favorisierte Gleis. Eben dies lehnt aber die DRE aus Kostengründen ab. In Warmensteinach berief man sich während der Gemeinderatssitzung auf eine vor vier Jahren mit der Bahn geschlossene Vereinbarung, derzufolge das südöstliche Gleis befahren werde. DRE-Geschäftsführer Curth dazu: Wir sind zwar die Rechtsnachfolger der Bahn, kennen aber die Vereinbarung zwischen Bahn und Gemeinde nicht." Aus seinem Unmut über die ihm neuen Wünsche aus Warmensteinach macht Curth kein Hehl und sagte: "Das scheint mir eine Luftnummer zu sein." Wann schließlich Züge zwischen Bayreuth und Warmensteinach fahren werden, sagte Curth noch nicht. Genauer will die DRE am Mittwoch in Weidenberg während einer Pressekonferenz bekannt geben. An deren Vorbereitung wurde gestern in Berlin-Schönefeld fieberhaft gearbeitet.

## **Presseinformation Weidenberg 27.03.2002**

### Die Sofortmaßnahmen an der Fichtelgebirgsbahn weitgehend abgeschlossen

Am 4. 2. 02 begann die DRE mit den Sofortmaßnahmen zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit des Streckenabschnitts Bayreuth - Weidenberg. Die Maßnahmen konzentrierten sich zunächst auf die Aussagen der DB Netz AG, wonach drei akute Mängel zur betrieblichen Sperrung der Strecke im Juni 2001 führten. Diese Gefahrenstellen befanden sich im Bahnhof Weidenberg sowie im Streckenabschnitt km 7,0 bis 10,6.

Im Bahnhof Weidenberg befanden sich die Reste einer Weiche, die im Zuge der Bahnsteigverlängerung bereits funktionslos war und deren Schwellen keine ausreichende Spurführung des Gleises mehr gewährleisteten. Da im Zuge der Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnittes Weidenberg - Warmensteinach das Bahnsteiggleis in Gänze nochmals saniert werden muss, wurden die Reste der Weiche ausgebaut und die entstandene Lücke mit wiederverwertbarem Altmaterial geschlossen. Zusätzlich mussten in dem Gleis noch fünf Schwellen gewechselt werden, die ebenfalls die Spurführung nicht mehr gewährleisteten.

Bei der zur Erlangung der landesrechtlichen Streckenfreigabe notwendigen Tiefenkontrolle der Eisenbahninfrastruktur wurden über die bereits genannten Mängel weitere festgestellt. Vor allem handelte es sich dabei um Unregelmäßigkeiten in der Gleislage, die ein Überfahren im Regelbetrieb nicht mehr zugelassen würden. Diese Gefahrenstellen in den Abschnitten km 5,2 - 6,0 und 12,9 - 13,1 werden im Laufe dieser Woche beseitigt. Darüber hinaus gibt es Schienenbrüche, die vor Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf Grund der höheren Belastung beseitigt werden müssen.

Die meisten akuten Mängel befinden sich im Abschnitt km 7,0 - 10,6. Zunächst wurde der Bahnhof Untersteinach in km 10,0 durch Ausbau der dort ebenfalls funktionslosen Weiche in einen Haltepunkt umgewandelt. Weiterhin befindet sich im Abschnitt km 8,4 - 8,7 ein in Hanglage liegender Gleisbereich, der in den letzten Jahren immer wieder abrutschte. Im Jahre 2000 hat die DB Netz AG an dieser Stelle einen neuen Wasserdurchlass gebaut, der das Abrutschen stoppen konnte. Aufgrund der für die DB unbestimmten Zukunft der Eisenbahnstrecke wurden ständig notwendige Stopfvorgänge zur Stabilisierung des Oberbaus unterlassen, die im Jahr 2001 Lagefehler des Gleises hervorriefen. Dies brachte u.a. den Ausschlag für die Sperrung. Die DRE hat nunmehr diese Stopfarbeiten vorgenommen. Im Laufe des Jahres ist vorgesehen, in diesem Abschnitt eine Trassenkorrektur vorzunehmen, die sowohl den Hangabschnitt weiter stabilisieren und zudem eine Erhöhung der Geschwindigkeit von 50 auf 70 km/h an dieser Stelle zulassen wird. Zum weiteren Schutz gegen Abrutschung des Bahnkörpers ist es dabei notwendig, eine neue Drainage anzulegen. Wir werden dabei mit dem Straßenbauamt zusammenarbeiten

müssen, da das wesentlichste Wasseraufkommen dadurch entsteht, dass die parallel liegende Staatsstraße in den Bahngraben entwässert. Im Zuge dieser Maßnahme wird von uns angestrebt, ebenfalls den Bahnkörper im Abschnitt km 8,1 - 8,4 zu reinigen und dort vorhandene weitere Lagefehler zu korrigieren bzw. die bestehende Trassierung zu verbessern. Zusammen mit dem Tausch einzelner Schwellen im Abschnitt km 9,0 - 101,0 wäre danach der Streckenabschnitt 7,0 - 10,6 soweit saniert, dass generell auf eine mittelfristige Zeitspanne keine weiteren Arbeiten mehr notwendig wären und eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in diesem Abschnitt von 50 auf 70 bis 80 km/h veranlasst werden kann.

Im Zuge der Überprüfung der von der DB übernommenen Unterlagen zu den Brückenbauwerken musste leider festgestellt werden, dass der Überbau der Brücke über die Straße in der Nähe der Firma Holzbeierlein in Untersteinach noch aus den Anfangsjahren der Eisenbahnstrecke stammt. Das dabei verwendete Material, sogenanntes Schweißisen, könnte nach 100 Jahren ermüdet sein und zu spontanen Bruchreaktionen neigen. Unsere Brückeningenieure prüfen gegenwärtig, ob diese Brücke noch ein Betriebsjahr sicher befahren werden kann. Dies wäre dann noch das einzige Hindernis, welches der Streckenfreigabe am 17. April 2002 durch die Landesbahnaufsicht und damit der Wiederaufnahme des Betriebes am 22. April 2002 noch im Wege stehen würde.

### **Sitz der Fichtelgebirgsbahn kommt nach Weidenberg**

#### **Dipl.-Ing. Uwe-Bernd Vogel aus Bayreuth wird Regionalleiter**

Man kann auf Dauer das Alltagsgeschehen zwischen Bayreuth und Warmensteinach nicht von Berlin aus "fernsteuern". Wie bereits an Ihren anderen Strecken wird die DRE ab 1. April 2002 auch an der Fichtelgebirgsbahn die Organisationsstruktur "**Regionalbetrieb**" mit Sitz in Weidenberg einrichten. Der Regionalbetrieb ist für den Betrieb auf der Strecke und für die Repräsentanz des Unternehmens vor Ort verantwortlich.

Wir freuen uns, Herrn **Dipl.-Ing. Uwe-Bernd Vogel** aus Bayreuth für die Aufgabe des Regionalleiters und Örtlichen Betriebsleiters gewonnen zu haben. Herr Vogel ist 61 Jahre alt und ausgewiesener Fachmann im Eisenbahnwesen. Er war von 1965 bis 1977 als Bundesbahndirektor bei der Deutschen Bundesbahn; davon vier Jahre im Bundesministerium für Verkehr tätig. Von 1978 bis 1999 war er Vorstand einer Energie AG in Bremen. Herr Vogel wird seine Aufgaben am 1. April 2002 aufnehmen.

### **DRE zur Bahnbrücke über die A9**

Der Ausbau der Bundesautobahn 9 im Bereich Bayreuth bedeutet auch, dass die dortige Eisenbahnbrücke der Fichtelgebirgsbahn Bayreuth -Warmensteinach zu verbreitern ist. Zu jüngsten Veröffentlichungen hierüber ist jedoch folgendes anzumerken:

Auf den vorgesehenen Wiederinbetriebnahmetermin für den Streckenabschnitts Bayreuth - Weidenberg zum 22. April d.J. hat der A9-Ausbau keine Auswirkungen

Verhandlungen des Freistaates, der Autobahndirektion und der DRE über die Kostentragung des Bauwerkes werden z.Zt., zumindest unter DRE-Beteiligung, nicht geführt

Die Kosten der Eisenbahnbrücke stehen noch nicht fest, da vor allem die Konstruktionsform der Brücke noch festzulegen ist

Eine Finanzierungsvereinbarung mit der DRE liegt nicht vor

Die Rechtslage ist unstrittig: Das Eisenbahnkreuzungsgesetz regelt die Kreuzung von Schiene und Straße auch für Nichtbundeseigene Eisenbahnen. Dieses ist insofern keine juristische Besonderheit.

Richtig ist vielmehr folgendes:

Die DRE ist seit dem 4. Februar d.J. Infrastrukturbetreiberin der Fichtelgebirgsstrecke. Das Problem der Autobahnkreuzung wird mit der Autobahndirektion zielorientiert verhandelt. Angesichts der Tragweite des Bauvorhabens können hier jedoch keine Ad-hoc Entscheidungen getroffen werden. Fest steht, dass juristisch gesehen beide Verkehrswege gleichrangig sind. Die Frage des Vorteilsausgleichs ist dabei aus Sicht der DRE ein bedeutsamer Aspekt. Es ist sicher nachvollziehbar, dass hier im Interesse des Erhalts der Fichtelgebirgsbahn nach einer den Bahnbetrieb möglichst gering belastenden Lösung gesucht werden muss. Auch bei der Art des Brückenbauwerks gibt es noch unterschiedliche Varianten', die es abzuwägen gilt. Spekulationen über die Höhe des Vorteilsausgleichs müssen zum gegenwärtigen Zeitpunkt als substanzlos zurückgewiesen werden.

### **DRE hat keine Verantwortung für Probleme bei der Umfeldgestaltung am Bahnhof Warmensteinach**

Vor wenigen Tagen wurde die Öffentlichkeit über die Diskussion im Gemeinderat von Warmensteinach informiert, wonach dort großer Unmut über das Verhalten der DRE bezüglich der Bahnhofsumfeldgestaltung herrschte. Der Gemeinderat bezieht sich in seinem Beschluss auf eine 1998 mit der Deutschen Bahn AG getroffene Vereinbarung über die Verfügbarkeit des Gleisfeldes. **Die DRE erklärt.**, dass sie beim Kauf der Strecke seitens der DB Netz AG über keinerlei Abmachungen oder Veränderungen über das Kaufobjekt (die Strecke) informiert wurde. Vielmehr erklärt die DB (siehe Umseite), dass ihr selbst eine Abmachung zwischen ihr und der Gemeinde Warmensteinach zur Regelung der Umnutzung des Betriebsgeländes **nicht bekannt** sei. Die DRE kann nur die von ihr erworbenen Anlagen nutzen und eine Zweckentfremdung des Betriebsgeländes würde ein Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfordern. Die Geschäftsleitung der DRE weist somit jede wie auch immer gelagerte Verantwortung in dieser Angelegenheit zurück.

Die DRE GmbH ist zugelassenes öffentliches Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen des gemeinnützigen Deutschen Bahnkunden-Verbandes e.V. (DBV)

Sitz Potsdam Aufsichtsrat Wolfgang Klapdor, Wiesbaden (Vorsitzender) Telefon 0 30 63 49 70 76

Geschäftszentrale 10529 Schönefeld b Bln Geschäftsleitung: Gerhard J- Curth, Vorsitzender Geschäftsführer Fax 0 30 : 29 72 95 34

Mittelstraße 20 (im Bf) Georg Radke, Kaufmännischer Geschäftsführer e-mail deutsche.regionaleisenbahn@t-online.de

Handelsregister HRB 11911 Potsdam Dipl.-Verk.-Ing. Andreas Franzke, Techn. Geschäftsführer internet www.bahnkunden.de

[Sueddeutsche Zeitung, 28.03.2002](#)

Bahn fährt wieder durch das Fichtelgebirge

**Weidenberg** – Auf einer der landschaftlich schönsten Bahnlinien in Oberfranken, der Strecke zwischen Bayreuth und Weidenberg im Fichtelgebirge, sollen nach Auskunft der Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) vom 22. April an wieder Züge fahren. Innerhalb der vergangenen zwei Monate wurden in die Renovierung der Strecke etwa 82000Euro investiert.

Unklar ist noch, wann der Betrieb in dem anschließenden Abschnitt zwischen Weidenberg und Warmensteinach aufgenommen werden kann. „Wir sind bemüht, bis zum Deutschen Wandertag im August diesen Abschnitt soweit wieder herzustellen, dass einzelne Züge auch dort fahren können“, sagte DRE-Geschäftsführer Gerhard Curth. Die Bahn habe seit 1993 an diesem Streckenabschnitt nichts mehr für den Unterhalt getan. Ursprünglich wollte die DRE den Betrieb auf der Linie zwischen Bayreuth und Weidenberg an Ostern aufnehmen. „Wir hätten das auch geschafft, sind aber bei der Überprüfung auf einige unliebsame Überraschungen gestoßen“, sagte Curth. Beispielsweise sei man bei einer etwa 100Jahre alten Brücke auf Material gestoßen, das plötzlich ermüden könnte und deshalb ausgetauscht werden musste. Vom 22. April an verkehrt ein Zugpaar auf der Strecke, jeder der Züge fährt elf Mal in eine Richtung. Loks und Waggons werden von der DB Regio gestellt. Laut Curth sollen auch Touristikzüge, beispielsweise aus Nürnberg, auf dieser Strecke ins Fichtelgebirge fahren. Voraussichtlich von März nächsten Jahres an muss der Zugbetrieb zwischen Bayreuth und Weidenberg nochmals für etwa ein halbes Jahr ruhen, da wegen des Ausbaus der A9 eine Eisenbahnbrücke neu errichtet werden muss. Diese Zeit wollen die DRE- Verantwortlichen dann zu einer umfassenden Sanierung der Strecke nutzen.

Christoph Gahlau

Norbayerischer Kurier, 28. März 2002

Einsteigen, ja - Aussteigen, nein  
Fichtelgebirgsbahn soll am 22. April Betrieb aufnehmen - Mehr Mängel als von DB-Netz  
beim Kauf angezeigt

#### BAYREUTH/WEIDENBERG

Mehr Mängel als erwartet und die umfangreichere Sanierung der Trasse bewirken, dass die Bahnstrecke von Bayreuth nach Weidenberg erst am 22. April in Betrieb genommen werden soll. Während einer Pressekonferenz der Deutschen Regionaleisenbahn gestern in Weidenberg sagte Geschäftsführer Gerhard Curth, die Reparaturarbeiten konzentrierten sich bisher auf die von der DB-Netz angezeigten Mängel im Weidenberger Bahnhof und den Abschnitten zwischen Döhlau und Untersteinach. Bei einer Tiefenkontrolle der Trasse seien zwischen Friedrichsthal und Döhlau sowie im Bereich Weidenberg noch weitere Mängel aufgetreten. Schwierigkeiten bereitete auch ein in Hanglage liegender Gleisbereich östlich von Döhlau, der in den vergangenen Jahren mehrmals abrutschte, was die Lage des Gleises beeinträchtigte. Erschwerend kommt hinzu, dass die Untersteinacher Brücke bei der Firma Holzbeierlein etwa 100 Jahre alt ist. Das Baumaterial, so genanntes Schweißisen, könnte ermüdet sein und wird gegenwärtig von DRE-Ingenieuren überprüft, um herauszufinden, ob die Brücke ein weiteres Jahr sicher befahren werden kann. Wie Gerhard Curth erklärte, liegen die Reparaturkosten trotz der unvorhergesehenen Mängel im geplanten Rahmen von 83 000 Euro. Ein weiteres Problem stellt sich für die DRE durch die Eigentumsverhältnisse der alten Bahnsteige an den Haltepunkten der Strecke. Die Bahnsteige gehören angeblich einer Tochtergesellschaft der Bahn, die vom Verkauf der rund 23 Kilometer langen Trasse aber noch nichts wusste. Deshalb fehle der DRE immer noch die Genehmigung dafür, dass

Fahrgäste die Bahnsteige überhaupt betreten dürfen. Im Klartext: Einsteigen und Aussteigen sind in Bayreuth und Weidenberg möglich, Betreten der Bahnsteige unterwegs - sprich Aussteigen - nach bisheriger Rechtslage nicht erlaubt. Curth äußerte dazu die Hoffnung, die für die Bahnsteige zuständige Gesellschaft werde sich bis zum 22. April äußern. Auskunft gab die DRE auch über die Gleisbrücke, die zwischen den Bayreuther Ortsteilen St. Georgen und Laineck die Autobahn überquert. Gegenwärtig, so Curth, verhandele die DRE mit der Autobahndirektion über technische Fragen des Abrisses. Über die Finanzierung des neuen Bauwerkes gebe es bisher keine Verhandlungen. Curth wie auch der anwesende Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel vertraten den Standpunkt, Autobahn und Fichtelgebirgsbahn seien gleichberechtigte Verkehrswege. Sollte die Gleisbrücke abgerissen werden, sei der sechsspurige Ausbau der A 9 dafür ursächlich. Landrat Dr. Dietel äußerte sich zuversichtlich, dass auch eine Lösung für den von der DRE zu zahlenden Wertvorteil durch die neue Brücke gefunden werde. Darüber müssten Gespräche mit dem Wirtschaftsministerium geführt werden. Curth hatte zuvor angedeutet, sein Unternehmen werde sich für die billigste Bauvariante entscheiden, um die Kosten für den Streckenbetrieb niedrig zu halten. Er äußerte, es könne zu einer längerfristigen Unterbrechung des Zugverkehrs während des Brückenbaus kommen. Da die DB-Regio-Züge auf der Strecke bislang nur bis Jahresende verkehren sollen, ist offenbar fraglich, ob danach wegen der Bauarbeiten gleich ein Nachfolger auf der Strecke fahre. Zum Konflikt um das ehemalige Bahnhofsgelände in Warmensteinach erklärte die DRE, sie sei nicht Eigentümer der in der Diskussion stehenden Fläche und wolle keinesfalls die Ortsentwicklung blockieren. Gegen Ende der Pressekonferenz stellte Curth den neuen DRE-Regionalleiter vor, der für die Fichtelgebirgsbahn ab 1. April zuständig ist. Er heißt Uwe-Bernd Vogel, verfügt als Ingenieur über ausreichende Eisenbahnerfahrung und wird ein Büro im Weidenberger Rathaus beziehen.

Norbayerischer Kurier, 23. April 2002

Erste Züge rollen  
Fichtelgebirgsbahn: DB-Regio-Lokführer fahren Probe

#### WEIDENBERG/BAYREUTH

"Einige wollten gleich einsteigen", berichtete gestern Uwe-Bernd Vogel, der neue Regionalleiter der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE), über den Probetrieb auf der reparierten Gleisstrasse zwischen Weidenberg und Bayreuth. Im Lauf der Woche will die DRE zwölf DB-Regio-Zugführer in die Strecke einweisen, die am Montag, 6. Mai, offiziell in Betrieb genommen werden soll. Gefahren wird gegenwärtig mit einem roten Dieseltriebwagen vom Typ VT 628. Wie Uwe-Bernd Vogel außerdem mitteilte, soll am Sonntag, 5. Mai, in Weidenberg das Bahnhofsfest gefeiert werden. Für die Gäste wird die Betreibergesellschaft dann Freifahrten anbieten, "um sie an den Zugverkehr wieder zu gewöhnen", so Vogel weiter. Damit es an der Trasse vorwärts geht, legte angeblich auch die Weidenberger Bürgerinitiative für die Revitalisierung des Gleises mit Hand an. Wie Regionalleiter Vogel bestätigte, arbeiteten Professor Hermann Heary und seine Mitstreiter persönlich auf dem Damm, um die Bäume und das Gebüsch im Abschnitt zwischen Untersteinach und Döhlau auf ein für den Zugverkehr verträgliches Maß zu stutzen. Die DB-Regio hatte angeblich beklagt, dass ihre Züge durch die gewucherten Äste am Gleis zu stark verkratzt werden. Die Planunterlagen zur Trasse zwischen Weidenberg und Bayreuth liegen seit dem 17. April der Nürnberger Außenstelle des Eisenbahn-Bundesamtes vor. Dort werden gegenwärtig die Lage der Gleise und ihre Neigung sowie der Zustand der Brücken von Bauingenieuren und Statikern geprüft. Die Behörde legt dabei die gleichen Maßstäbe an wie bei jeder anderen Privatbahn, die in Bayern verkehrt. Unbedenklichkeit Wie es weiter in der Behörde hieß, begibt sich am Mittwoch ein Mitarbeiter der Behörde vor Ort. Die Nürnberger Außenstelle

leistet damit Amtshilfe für das Land Brandenburg, weil die DRE dort ihre Niederlassung hat. Über den Ausgang der Prüfung äußerte sich Regionalleiter Vogel zuversichtlich, weil die DRE bereits die Genehmigung für die Ausbildungsfahrten vom Bundesamt erhalten hat. "Wir erwarten eine Unbedenklichkeitsbescheinigung", sagte Vogel. Der Zugverkehr war ursprünglich bereits für die Osterfeiertage vorgesehen. Zu Verzögerungen kam es, weil die Gleistrasse in erheblich schlechterem Zustand war, als von der DRE angenommen. Ub

An der Betriebseinfahrt bei Zapf warnt ein Schild vor dem laufenden Probeverkehr auf der reparierten Gleistrasse zwischen Weidenberg und Bayreuth. Der Betonteilehersteller Zapf könnte ebenfalls von der Inbetriebnahme des Gleises profitieren, wenn auch Güterzüge wieder darauf verkehren.

Norbayerischer Kurier, 04. Mai 2002

Fichtelgebirgsbahn: Totgesagte leben länger  
Am morgigen Sonntag feiert die stillgelegte Bahnstrecke Bayreuth-Weidenberg ihre Wiederauferstehung

## BAYREUTH/WEIDENBERG

Von Andreas Rietschel

Alle Räder stehen still, wenn unser starker Arm es will . . . So meinten die Vertreter der DB Regio wohl, als sie im Juni letzten Jahres den Fahrbetrieb auf der Bahnstrecke Bayreuth-Weidenberg einstellten. Weit gefehlt: Kein Jahr nach dem Ende des Zugverkehrs werden ab morgen wieder Züge ins Fichtelgebirge rollen. Ein Erfolg der Bürger und der Politik. Dieser seltene und deshalb hoch zu bewertende Erfolg der Wiedereinbetriebnahme einer von der Bahn AG seit vielen Jahren durch unterlassene Investitionen ins Abseits manövrierten Strecke soll morgen gefeiert werden. Ab 12.05 wird der erste Zug von Bayreuth aus nach Weidenberg starten, dem vorläufigen Endpunkt der Strecke. Alle Fahrten sind morgen kostenlos und können zusätzlich mit dem Besuch des Weidenberger Walpurgismarktes verknüpft werden. Der offizielle und vorerst eingeschränkte Fahrbetrieb startet dann ab Montag. Im Sommer dann soll die gesamte Strecke bis nach Warmensteinach in die Touristikregion Fichtelgebirge befahrbar sein. Bürger wie der Weidenberger Professor Hermann Hiery und viele Ungenannte der Bürgerinitiative hatten für den Erhalt der Fichtelgebirgsbahn gekämpft. Hatten Proteste organisiert und sogar Reibung mit der Bayreuther Bahnhofspolizei riskiert, die Hiery bei der Übergabe von Unterschriften für den Erhalt der Bahnstrecke an den Rand eines Ermittlungsverfahrens brachten. Umso lächerlicher war dieser Vorgang, weil das Ansinnen der Bürger des Steinachtals, ihren Kindern den sicheren Schulweg mit der Bahn zu erhalten, von Vertretern der Staatsmacht weitgehend unterstützt wurde. Insbesondere Landrat Klaus-Günter Dietel hatte sich vehement und in der Wortwahl alles andere als zurückhaltend für den Streckenerhalt und gegen die Bahn ins Zeug gelegt. Alle, die morgen Grund zum Feiern haben, werden gegen 13 Uhr am Weidenberger Bahnhof den Ansprachen lauschen und lächelnd bekennen, dass es doch gelohnt hat, für diese vom Bahnmanagement längst aufgegebenen Strecke zu kämpfen. Seit die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) zum Jahreswechsel die Strecke als Eigentümer übernahm, wurde an der "Grundrenovierung" des Abschnitts bis Weidenberg gearbeitet. 82 000 Euro hat die DRE zusätzlich investiert, die Strecke überhaupt wieder flottzumachen. Die große Sanierung, die später auch Tempovorteile bringen soll, ist erst im nächsten Jahr geplant, wenn der Streckenbetrieb wegen des Ausbaus der A 9 und der damit verbundenen Brückenerneuerung ohnehin vorübergehend eingestellt werden muss.

Volldampf mit angezogener Bremse

Nur zehn Fahrten täglich auf der Fichtelgebirgsstrecke - Ungereimtheiten bei Fahrkarten

## BAYREUTH/WEIDENBERG

Auch wenn sich viele freuen, dass die Fichtelgebirgsbahn nach fast einem Jahr Pause wieder ihren regelmäßigen Fahrbetrieb aufnimmt, fahrplanmäßig verkehrt die Bahn zunächst nicht. Neben ihr werden weiterhin Busse den Betrieb zwischen Warmensteinach, Weidenberg und Bayreuth sicherstellen. Wie der für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis zuständige Mitarbeiter des Landratsamtes, Detlev Schmidt, gestern auf Anfrage des KURIER bestätigte, werden zunächst nur zehn Fahrten täglich mit der Bahn stattfinden. Auf der Strecke, die im Eigentum der Deutschen Regionaleisenbahn mit Sitz in Potsdam betrieben wird, werden zunächst bis Jahresende noch Züge der DB-Regio eingesetzt. Und dies, obgleich deren Konzernmutter, die Bahn AG, auf die Fichtelgebirgsstrecke keinerlei Wert mehr gelegt hatte. Nur zehn Fahrten täglich, ergänzt durch den "Schienenersatzverkehr" der Buslinie, ist zunächst das Startscenario, das offenbar bis in das nächste Jahr hinein so bleiben wird. Erst mit dem eigentlichen Streckenausbau sollen dann mehr und mehr Fahrten auf die Schiene verlagert werden. Und noch etwas lässt die Probleme bei der Wiederbelebung der Strecke erkennen: Während eine Bahneinzelfahrkarte mit einem Ticket für den Bayreuther Stadtbuss kombinierbar ist, man also nur eine Karte erwerben braucht, um beide Verkehrsmittel zu nutzen, ist dies vorerst beim Monatsticket nicht möglich. Ein klarer Nachteil gegenüber den zahlreichen Schülern und Berufspendlern. Hintergrund für diese Schwierigkeiten: Die Bahn habe sich in den Verhandlungen bislang als nicht sehr kooperativ erwiesen. So betrachtet Schmidt die morgige Wiederinbetriebnahme auch als einen Etappensieg, dem erst im nächsten Jahr mit der gründlichen Sanierung der Strecke der eigentliche Durchbruch folgen soll.

Wörtlicher Ausschnitt aus dem Bericht zu einer Wahlveranstaltung im [Nordbayerischen Kurier](#)

## UNTERSTEINACH

**Zum Thema "ÖPNV und Infrastruktur im Landkreis Bayreuth" sprach Landrat Klaus-Günter Dietel bei einer Wahlveranstaltung des CSU Kreisverbandes Bayreuth-Land in Untersteinach, Gemeinde Weidenberg.**

.....Jahr für Jahr sei der Linienbusverkehr im Verbund mit Bayreuth ausgebaut worden, mittlerweile habe man den Taktverkehr sowie den problemlosen Übergang auf den Bayreuther Stadtverkehr erreicht. Für den Fremdenverkehr im Fichtelgebirge habe man das Buskonzept "Hohes Fichtelgebirge" geschaffen. Der Landkreis habe ein eigenes Tarifsysteem mit Karten, die bis zu 25 Prozent unter dem OVF-Tarif lägen, trotzdem zahle der Landkreis nicht drauf.

Zur Wiederinbetriebnahme der Bahn auf der Strecke Bayreuth-Warmensteinach meinte Dietel, dass künftig 22 Fahrten am Tag angeboten werden sollen. Die Strecke Warmensteinach-Bayreuth soll in 35 bis 40 Minuten zurückgelegt werden können", kündigte der Landrat an. Außerdem würde die Bahnlinie per Bus nach Fichtelberg und Mehlmeisel verlängert. Auch mit der Streckenbegehung Weidenberg-Warmensteinach sei begonnen worden, auf diesem Streckenabschnitt soll heuer noch Gelegenheitsverkehr angeboten werden. "Wir haben noch ein Stück zu arbeiten, aber gute Chancen, und wir werden dranbleiben", erklärte Dietel.....

Hoe

[Nordbayerischer Kurier](#) Montag 06.Mai 2002

## **Fichtelgebirgsbahn fährt wieder**

Strecke Bayreuth-Weidenberg gestern eröffnet

Als wichtigen Etappensieg hat der Bayreuther Landrat Klaus-Günter Dietel die gestrige Wiedereröffnung der Fichtelgebirgsbahn bezeichnet.

Ab heute fahren werktags wieder regelmäßig Züge zwischen Weidenberg und Bayreuth. Den Anstoß zum Umdenken, so der Weidenberger Bürgermeister Wolfgang Fünfstück habe eine Bürgerinitiative gegeben, die für den Erhalt der Strecke gekämpft hatte, die vor fast einem Jahr stillgelegt worden war. Unter Mitwirkung der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) gelang es schließlich, die Fichtelgebirgsbahn wieder zum Leben zu erwecken. Dabei habe den Bahnbefürwortern ein kräftiger Wind ins Gesicht geweht, so Dietel. Entscheidend sei gewesen, dass die Bevölkerung die Kommunalpolitik massiv unterstützt habe. Diese Begeisterung und Unterstützung sei auch in Zukunft nötig. Denn nun gelte es, als weitere Ziele die Sanierung der Strecke, den Ausbau des Fahrplans und letztendlich die Wiederbelebung der Bahnlinie bis Warmensteinach umzusetzen.

## **Großer Bahnhof für die Fichtelgebirgsbahn**

Wiedereröffnung der Strecke Weidenberg-Bayreuth wurde gestern mit Pauken und Trompeten gefeiert

### **WEIDENBERG/BAYREUTH**

Langes Pfeifen, Trommelwirbel der Weidenberger Musikanten und flotte Marschmusik - es war eine lautstarke Begrüßung, die der Fichtelgebirgsbahn gestern Nachmittag bei ihrem Eintreffen in den Weidenberger Bahnhof zuteil wurde. Seit gestern fährt sie wieder, die Fichtelgebirgsbahn, verkehrt nach fast einjähriger Pause erneut zwischen Bayreuth und Weidenberg.

"Zug-Kunft BT-Wdbg-Wst" prangte in großen Lettern auf dem Zug, als er langsam in den Bahnhof rollte. An den Fenstern drängten sich die Fahrgäste mit Blumensträußen in den Händen. Großer Bahnhof für die Fichtelgebirgsbahn."Mit Genugtuung", so der Weidenberger Bürgermeister Wolfgang Fünfstück, müsse man feststellen, "dass ein 30 Jahre langes Bemühen zur Zerschlagung der Fichtelgebirgsbahn gescheitert ist." Professor Hermann Hiery, Sprecher der Bürgerinitiative, die sich für den Erhalt der Bahn einsetzte, betonte, dass an diesem Beispiel deutlich werde, dass Demokratie von unten möglich ist.

Trotz Widerstands

Trotz teils massiven Widerstands und vieler Probleme sei es gelungen, die Strecke wieder zu beleben, hob Landrat Dr. Klaus-Günter Dietel hervor. Und das zu einem Bruchteil der Kosten, von denen die Deutsche Bahn anfangs gesprochen hatte. Über zwei Millionen Euro seien damals für die Wiederbelebung der Strecke im Gespräch gewesen. Verbrauchten wurden letztendlich nicht einmal 82 000 Euro, berichtete Gerhard Curth, Vorsitzender Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE).

Am Ziel sei man mit der gestrigen Wiedereröffnung der Strecke Weidenberg-Bayreuth aber noch nicht, es handle sich laut Landrat Dietel zwar um eine ganz wichtige, aber eben nur um eine erste Etappe. Jetzt stehe die Sanierung der Strecke an, die Fahrzeiten müssen kürzer und flexibler werden und die Fahrpreise so gestaltet werden, dass die Fichtelgebirgsbahn für die Fahrgäste eine echte Alternative zu Autofahrten werde, und Verbundfahrten mit dem Bayreuther Stadtverkehr müssen möglich werden. Und zum Abschluss des deutschen

Wandertages im August sei bereits geplant, mit einem Zug in Warmensteinach anzukommen, so Curth.

Diese Ziele müssen weiterhin mit Hartnäckigkeit verfolgt werden, so die einhellige Meinung bei der gestrigen Wiedereröffnung. "Jetzt sind auch die Bürger in der Pflicht und müssen ihren Beitrag zum Erhalt der Bahn leisten, indem sie mit der Bahn fahren", so Peter Heider, Sprecher des Regionalverkehrs Franken.

Nicht alle Besucher der Wiedereröffnung teilten den Jubel und stimmten in die Bravorufe ein (siehe dazu auch unten stehenden Bericht). Verhalten wurde auch Skespsis laut: "Jetzt stehen alle da, und morgen fährt keiner mehr mit."

us

## **Nicht nur jubel, auch Bedenken**

Skeptiker: Erweiterte Ringbuslinie würde mehr bringen

### **WEIDENBERG**

An einem Jubeltag wie dem gestrigen teilten nicht alle die Freude über die Wiederinbetriebnahme der Fichtelgebirgsbahn. Es gibt Skeptiker, die einer anderen Lösung den Vorzug geben.

Nicht erst seit gestern, schon seit die Diskussion um die Fichtelgebirgsbahn aufflammte haben Reinhard Vogel und Werner Hendrikus immer wieder deutlich gemacht, dass sie in einem erweiterten Busverkehr Vorteile gegenüber der Bahn sehen.

Sie halten die Wiederinbetriebnahme der Schiene für viel zu kostspielig und gar nicht so komfortabel, wie wenn man etwa einer Ringbuslösung den Vorzug geben würde.

Sie hatten vorgeschlagen, eine Ringbuslinie einzurichten, die, von Fichtelberg ausgehend, beide Täler also Bischofsgrün Bad Berneck, Goldkronach und Bindlach sowie Warmensteinach und Weidenberg, mit Bayreuth verbindet.

Schritt zu Gesamtverbindung

Dies wäre in ihren Augen ein Schritt zu einer wirksamen Gesamtverbindung im östlichen Landkreis

So aber fürchten sie, dass die Bahn in den kommenden Pfingstferien bereits zu einem Geisterzug wird.

ari

[Nordbayerischer Kurier, 07.06.2002](#)

## **Ortstermin diente zur Information und Motivation**

Warmensteinacher und Weidenberger besichtigten die Muldentalbahn im Erzgebirge

### **WARMENSTEINACH / FREIBERG**

**Positiv überrascht zeigte sich am Mittwoch eine Delegation aus dem Landkreis Bayreuth. Auf einer Informationsfahrt ins Erzgebirge hatte man sich ein Bild von der Muldentalbahn gemacht. Vorzeigemodell einer Regionalbahn und konkretes Beispiel dafür, wie die Fichtelgebirgsbahn einmal, funktionieren könnte.**

Mit ähnlichen Siedlungsstrukturen und Voraussetzungen ist die 31 Kilometer lange Strecke von Freiberg nach Holzhau vergleichbar mit der Bahnlinie Bayreuth - Weidenberg - Warmensteinach. Auch im Erzgebirge wird mit dem Schienenverkehr eine Stadt an eine

Region angebunden, die im Winter als Ski- und im Sommer als Wandergebiet vom Tourismus profitiert. Organisiert hat die Informationsfahrt Ralf Kreuzer. Der Student beschäftigt sich im Rahmen seiner Diplomarbeit mit dem Projekt. Vor Ort im Erzgebirge informierten sich Bürgermeister und Gemeinderäte der Orte Warmensteinach und Weidenberg. Auch Vertreter der DRE und des Landratsamtes sowie interessierte Bürger nahmen teil.

geo

### **Bahn fährt auch ohne die Bahn**

Am Freiburger Modell zeigt sich, wie man mit Service überzeugen kann

### **WARMENSTEINACH / FREIBERG Von Stefanie George**

Stündlich verkehrende moderne Triebwagen, die Pendler, Schüler und Touristen vom Zentrum ins Gebirge und wieder zurück bringen. Der Fahrpreis ist erschwinglich, der Service gut. Visionen, wie sie viele für die Strecke Bayreuth-Weidenberg-Warmensteinach haben. Im Muldental im Erzgebirge wurden sie erfolgreich umgesetzt.

Positiv überrascht zeigten sich Politiker, Experten und Bürger von der Art und Weise, wie die Freiburger im Erzgebirge ihre regionale Kurzstrecke wieder flott gemacht haben. Auf der 45-minütigen Probefahrt konnten sie sich selbst ein Bild von diesem bequemen Beförderungsmittel machen. In den modernen Triebwagen (Kosten pro Stück eine Million Euro) ist jeweils Platz für 74 Fahrgäste. Kostenlose Zeitungen liegen aus, eigenes Servicepersonal kümmert sich um die Belange der Fahrgäste.

### **Heruntergewirtschaftet**

Auch die 31 Kilometer lange Strecke Freiberg-Holzhausen war von der Deutschen Bahn jahrzehntelang heruntergewirtschaftet worden. Wie Heike Moritz von der Freiburger Eisenbahngesellschaft den oberfränkischen Gästen in einem kurzen Vortrag erläuterte, waren auch hier die Sanierungskosten, von der Bahn damals mit 54 Millionen Mark veranschlagt, viel zu hoch berechnet worden. Der Strecke drohte damit ebenso die technische Sperrung, wie sie schließlich bei der Fichtelgebirgsbahn erfolgt war. Im April 2000 hatte die Eurobahn durch den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen den Zuschlag zum Betrieb der Erzgebirgsstrecke bis zum Jahr 2019 erhalten. Zwischenzeitlich wurde eine lokale Bahngesellschaft unter Mehrheitsbeteiligung der Rhenus Keolis gegründet.

### **Regionale Partner**

Als regionale Partner sind neben den Verkehrsbetrieben Kreis Freiberg auch, und das ist hier die Besonderheit, vier private Busunternehmen an der Freiburger Eisenbahngesellschaft beteiligt. "Durch diese lokale Eisenbahngesellschaft im Rahmen eines Public-Private-Partnerships konnten die Busverkehre der Region integriert werden", berichtete Moritz. Zusätzlich gebe es einen Verbundtarif für Schiene und Bus mit aufeinander abgestimmtem Fahrplan, der den Fahrgästen zusätzlich die Benutzung der beiden Verkehrsmittel erleichtern soll. Bevor der Verkehr aufgenommen werden konnte, musste die Strecke komplett saniert werden.

"Insgesamt haben uns diese Maßnahmen weniger als zehn Millionen Euro gekostet", so Götz. Die Ergebnisse können sich sehen lassen: innerhalb von sechs Monaten wurde die Strecke so modernisiert, dass sich die Fahrzeit, die für die 31 Kilometer vorher über eine Stunde betrug auf 45 Minuten verkürzte. Drei Triebwagen der Bauart ADtranz-Regio-Shuttle verkehren seit November 2000.

## Arbeitsplätze geschaffen

Ein weiterer Vorteil für die Region: Bis jetzt konnten bereits 13 Arbeitsplätze im Bereich Begleitpersonal geschaffen werden. Probleme habe es allerdings auch gegeben: Bevor die Wagen die größtenteils unüberschränkten Bahnübergänge passieren, geben sie ein Warnsignal. Dieses wurde den unmittelbaren Anwohnern zu viel - es hagelte Beschwerdebriefe. Inzwischen hat sich die Bevölkerung aber daran gewöhnt. Probleme gab es auch mit den Dieseltriebwagen. Im Winter kam es mehrmals zum Totalzusammenbruch des Netzes. Was dem Image der jungen Bahn beträchtlichen Schaden zufügte. Dies ist aber Vergangenheit. Inzwischen nutzen täglich bis zu 650 Fahrgäste, in der Hauptsache Berufspendler, die Bahn. Fahrräder kann man in der Freiburger Eisenbahn kostenlos mitnehmen, im Winter werden Haltegriffe für Skiausrüstung angebracht.

## Diplomarbeit

Ähnliches kann sich Ralf Kreuzer auch für den Fichtelgebirgsexpress vorstellen. Er hat an der Universität Bayreuth im Rahmen seiner Diplomarbeit ein Konzept entwickelt, welches auf eine sehr enge Kooperation zwischen Bahn und Tourismus abzielt. Mit Hilfe eines neuen einheitlichen Logos strebt Kreuzer beispielsweise an, sich vom angestaubten Image der Deutschen Bahn zu lösen. Doch bis es so weit ist und endlich etwas vorangeht, muss für die Fichtelgebirgsbahn zunächst die Finanzierung geklärt werden. Die DRE hat als Streckeneigentümer ohne Zweifel ein Interesse, dass die Strecke auch befahren wird.

## Politischer Wille

Trotzdem bremst Uwe-Bernd Vogel, Regionalleiter der DRE. "Wenn eine große Summe investiert werden soll, muss uns jemand absichern." Dafür gäbe es das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. "Die Geschwindigkeit, mit der die Freiburger ihre Strecke wieder belebt haben, wäre auch bei uns machbar", glaubt Vogel. Und fügt hinzu: "Wichtig ist jetzt, dass die Gemeinden ihren politischen Willen dokumentieren."

## Freiberger Eisenbahn - ein Vorbild für das Steinachtal ?

**Ähnliche Siedlungsstruktur und die Verbindung eines regionalen Zentrums mit einer Tourismusregion machen beide Strecken vergleichbar**

	Muldentalbahn	Fichtelgebirgsbahn
<b>Strecke</b>	Freiberg-Holzhausen	Bayreuth-Warmensteinach
	31 Kilometer	24 Kilometer
<b>von der DB veranschlagte Sanierungskosten</b>	27 Mio. Euro	31 Mio. Euro
<b>tatsächliche Sanierungskosten</b>	weniger als 10 Mio. Euro	mit weniger als 80 000 Euro die kurzfristige Befahrbarkeit wiederhergestellt werden
<b>Betreiber der Schienen in beiden Fällen private Unternehmen</b>	gepachtet von der RP Eisenbahn	gekauft von der Deutschen Eisenbahn
<b>Streckenbetreiber</b>	Freiberger Eisenbahngesellschaft	DB Regio

**Die Grafik zeigt: Es gibt Ähnlichkeiten, ein in vielen Punkten vergleichbares Konzept ließe sich auch auf den Fichtelgebirgssexpress anwenden.**

Norbayerischer Kurier, 16. Juli 2002

Bahn braucht Hilfe der Politik  
Bundespolitiker Oswald informierte sich über die Fichtelgebirgsbahn

## WEIDENBERG

Er will dem Bahnvorstand mal sachte auf die Füße treten, außerdem beim bayerischen Verkehrsminister Otto Wiesheu dafür werben, dass der das nötige Geld für den Ausbau und die Sanierung der Fichtelgebirgsbahn lockermacht. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, Oswald, ist beeindruckt von den erfolgreichen Bemühungen, die von der Bahn längst aufgegebene Strecke wieder zu beleben. Der ehemalige Bundesbauminister (Januar bis Oktober 1998) Oswald traf gestern im Weidenberger Rathaus auf Einladung des Bundestagsabgeordneten Hartmut Koschyk (CSU) die Betreiber, Freunde und politischen Unterstützer der seit Mai wieder bis Weidenberg rollenden Bahn und ließ sich über die noch zu bewältigenden Probleme informieren. Und die sind so klein nicht: Zum einen wird sich die Freigabe der Strecke bis Warmensteinach möglicherweise bis weit in das nächste Jahr verzögern, nachdem festgestellt wurde, dass die Bahnbrücke bei Mengersreuth nicht befahrbar ist und wohl neu gebaut werden muss. Zum anderen gibt es noch Diskussionen über die neu zu bauende Bahnbrücke an der Autobahn bei Bayreuth. Der Betreiber der Strecke, die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE), möchte nämlich für den mit dem Neubau verbundenen Wertzuwachs nicht zahlen und hofft, dass der Bund die Kostenfrage ebenso großzügig handhabt wie weiland bei vergleichbaren Projekten in den neuen Ländern. Und noch ein Problem gibt es, das den Zorn des ehemaligen Bundesministers hervorrief: Offenbar versucht die DB-Regio alles, den Erfolg der Bemühungen der DRE zu torpedieren. Festzumachen an parallel zum BahnFahrplan eingesetzten Bussen, an ungenügenden Anbindungen in Bayreuth bis hin zur Ablehnung einer Verbundkarte Bahn/Bus, während es die Verbundkarte Bus/Bus ausdrücklich gibt. Denn nach wie vor bedient die DB-Regio den Fichtelgebirgsraum sowohl mit Bussen wie auch auf der Bahnstrecke. Und würde sogar gerne langfristig auf der Strecke weiterfahren. Im Moment, so die erstaunliche Nachricht von gestern, befährt dieselbe DB-Regio, die offenbar gegen diese Strecke operiert, täglich mit ihren Zügen von Bayreuth nach Weidenberg. Und dies auch noch im gegenwärtig vertragslosen Zustand, wie Professor Hiery, Sprecher der Bürgerinitiative "Pro Fichtelgebirgsbahn" wusste. Für Landrat Dietel, Koschyk und den Weidenberger Bürgermeister Wolfgang Fünfstück wäre es angesichts des destruktiven Verhaltens der DB-Regio nur richtig, wenn der Freistaat den Vertrag zum Befahren der Fichtelgebirgsstrecke nicht nur öffentlich ausschreibt, sondern möglichst an einen anderen Anbieter vergibt.

Gegenwind der Bahnkritiker  
Initiative "gegenZug" setzt auf Bus statt Bahn

## WEIDENBERG

Der "miserable Gesamtzustand des Nahverkehrs in unserer Region" war Thema eines Vortrags in Weidenberg, den Reinhard Vogel, Initiator von "gegenZug", vor rund 50 Zuhörern hielt. Dabei sparte er nicht mit Kritik an allen, die sich für die Wiederbelebung der

Fichtelgebirgsstrecke einsetzen.

Seit wenigen Wochen rollt der Zug wieder zwischen Weidenberg und Bayreuth. Doch was für die einen Grund ist, sich darüber zu freuen, dass der Zug wieder da ist, ist für Reinhard Vogel und seinen Mitstreiter Werner Henrikus mehrfacher Grund zum Ärgern - besonders seit für sie klar ist, dass die derzeitige Situation völlig unbefriedigend ist und auch durch die mit viel öffentlichem Druck erreichte kurzfristige Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke nach Weidenberg oder Warmensteinach nicht besser wird." Den Slogan der Bahnbefürworter münzten die Initiatoren denn auch um in: "Die Fichtelgebirgsbahn, eine Bahn ohne Zukunft". Mit harter Kritik zog Vogel gegen die seiner Meinung nach sinnlose Revitalisierung der Bahnlinie zu Felde; für die Bahn spreche ein Nostalgiegedanke, auch die Erinnerung an die eigene Schulzeit. Doch seien die Angaben über das Fahrgastpotenzial einer Studie der Universität Bayreuth falsch; die Sicherheit auf einer Bahnstrecke mit 58 unbeschränkten Bahnübergängen gefährdet. Herbe Worte richtete Vogel an die Warmensteinacher Bürgerinitiative "Pro Fichtelgebirgsbahn" wie an die Bahngesellschaft DRE ("Haben die sich nicht richtig über die Kosten informiert?"). Applaus spendeten die Zuhörer zu dem Vorwurf, die Anbindung an den Bahnverkehr nach Nürnberg sei inangelhaft, der Fahrpreis mit fünf Euro für die Hin- und Rückfahrkarte zu teuer und der Fahrplan entspreche lediglich den Bedürfnissen der Schüler am Morgen und Mittag. Scharfe Kritik sendete Vogel an den Landrat, der seiner Meinung nach die Therme Obernsees gerne empfehle, jedoch nicht für eine Anbindung dorthin Sorge. Ebenso wenig sei die Therme in Seulbitz erreichbar. Sein Fazit: "Bei uns fährt alles vorbei". Jetzt kommt ein ganz wichtiger Punkt kündigte Vogel die Stellungnahme der Initiative "gegenZug" zum Tourismus an: In der Region werde der Tourismus "hochgespielt", hielt er vor und fragte: "Wo haben wir hier denn Attraktionen?" Die Antwort dazu schob er gleich nach: "Eigentlich nix!". Nach den Vorstellungen der Initiative wäre eine Ringbuslinie der OVF die richtigere Lösung, dazu ein Ausbau der Staatsstraße und eine Sperrung der Gesamtstrecke für den überörtlichen Lastkraftwagenverkehr. Auf der Schiene könne ein Radweg von Bayreuth bis Warmensteinach entstehen. Die anschließende Diskussion nutzten unter anderem Anwohner der Bahnstrecke, um sich über das laute Zugpfeifen zu beklagen, die ihrer Meinung nach ungenügende Pflege am Gleis anzuprangern und über die "verlogene Gesellschaft da oben in der Gemeinde" zu schimpfen. Aus dem Gemeinderat selbst war einzig Georg Will, SPD, für eine halbe Stunde unter den Zuhörern.

bho

Kritik am KURIER

WEIDENBERG.

Verbale Watschen hagelte es für die "einseitige Berichterstattung über die Fichtelgebirgsbahn im Nordbayerischen Kurier". Drei von fünf Weidenbergern seien gegen die Bahn, meinte Vogel zu wissen. "Wie kann die Zeitung nur immer was anderes schreiben?", fragte er, der ausgemacht haben wollte, dass "Artikelverfasser von sachlichem Journalismus weit entfernt" seien. insbesondere störte ihn ("Besser wäre gewesen, beide hätten vorher nachgedacht") ein KURIER-Zitat, das eine Darmstädterin benannte, die sich lobend zu der Initiative der Eisenbahnbefürworter in Warmensteinach geäußert hatte, die die seit 1993 nicht mehr befahrene Strecke von Weidenberg bis Warmensteinach in Eigeninitiative vom Bewuchs freigeschnitten hatten.

bho

Norbayerischer Kurier, 19. Juli 2002

Bahnstrecke braucht sichere Finanzierung

Verkehrsexperte Horst Friedrich (MdB) bringt erneut die Firma Connex als Partner der DRE ins Gespräch

## BAYREUTH

Die Probleme beim Ausbau und der Sanierung der Bahnstrecke Bayreuth-Warmensteinach sind nach wie vor ungelöst. Nach Meinung des FDP-Bundestagsabgeordneten Horst Friedrich, Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, müsste die Finanzierung auf neue Beine gestellt werden.

Wie Friedrich gegenüber dem KURIER bemerkt, habe er schon frühzeitig auf die Probleme auf der Bahntrasse, insbesondere auf der noch nicht befahrbaren Strecke nach Warmensteinach, hingewiesen. Er habe auch davor gewarnt, dass die Brücke bei Mengersreuth möglicherweise in einem unbefahrbaren Zustand ist, wie jetzt bestätigt. Seinerzeit hatte sich Friedrich vor der Wiederinbetriebnahme der Strecke bis Weidenberg (seit Mai) für eine Beteiligung der Firma Connex (der KURIER berichtete) eingesetzt, und er macht heute, nachdem sich seine Prophezeiungen offenbar erfüllt haben, erneut auf eine mögliche Zusammenarbeit aufmerksam. Die noch weitgehend ungeklärte Finanzierung der Streckensanierung ließe sich durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau auf den Weg bringen, so der Abgeordnete. Diese Institution verfüge über entsprechende Programme. Doch sei es denkbar, dass die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) als Streckenbetreiber und Connex als Streckenbesitzer gemeinsam auf der Fichtelgebirgsstrecke agieren. Ohnehin plädiert Friedrich wie andere lokale Politiker auch dafür, dass die DB-Regio, die gegenwärtig noch die Strecke befährt, bei der nächsten "Bestellung" durch den bayerischen Verkehrsminister nicht mehr berücksichtigt wird. Verständnis bringt Friedrich übrigens für die bislang zurückhaltende Einstellung des bayerischen Verkehrsministers Otto Wiesheu auf. Der würde durch Zusicherungen bei der Brückensanierung in Mengersreuth oder bei einer höheren Beteiligung für den Neubau der Bahnbrücke über die A 9 nur einen Präzedenzfall schaffen, der ihm viele andere Finanzierungsforderungen aus bayerischen Regionen einbrächte. Friedrich ist nach wie vor skeptisch, dass sich unter den gegebenen Voraussetzungen die Finanzprobleme für die Sanierung der Strecke lösen lassen. Er setzt auf eine Beteiligung von Connex, auf eine Kreditfinanzierung durch die beiden Partner und auf Kostensenkungen durch Verhandlungen. Zum Beispiel über die Zahl der Bahnübergänge, die im Moment einem Streckenbetrieb von durchschnittlich 60 Stundenkilometern im Wege stehen. Des Weiteren müssten noch offene Fragen -Sanierung der Bahnhöfe, Einstellung der Parallelverkehre mit Bahnbussen der OVF und die Anbindung an die Buslinien und Fernzugverbindungen am Bahnhof in Bayreuth - geklärt werden,  
ari

Dieser Brief wurde von der SPD-Fraktion Anfang August an das Verkehrsministerium geschrieben.

Staatsministerium für  
Wirtschaft-Verkehr-Technologie  
Herrn Minister  
Dr. Otto Wiesheu  
Prinzregentenstr. 28  
80538 München

Warmensteinach, 06.08.2002

## Bahnstrecke Bayreuth - Warmensteinach

Sehr geehrter Herr Minister Wiesheu,

seit Jahren müssen sich die Gemeinden im Bereich der Eisenbahnstrecke Bayreuth - Warmensteinach mit dem Problem befassen, ob, und wenn ja, wann der z. Zt. nicht betriebsfähige Streckenabschnitt Weidenberg - Warmensteinach wieder in Betrieb genommen wird. Auch für den im Moment bis Ende 2002 bestellten und seit 6. Mai 2002 wieder befahrenen Teilabschnitt Bayreuth - Weidenberg steht die langfristige Sicherung durch eine bürger- und umweltfreundliche Schienenverbindung noch aus.

Dies veranlasst uns, die SPD-Fraktion des Gemeinderates Warmensteinach, diesen Brief an Sie zu richten. Die dauerhafte Wiederinbetriebnahme der gesamten Strecke stellt u. E. ein wichtiges Kriterium für die zukünftige Entwicklung unserer Gemeinde und der umliegenden Region dar.

Warmensteinach liegt in einer der strukturschwachen Regionen Bayerns. Als eine Gemeinde mit ca. 2600 Einwohnern musste in den letzten 25 Jahren allein in der Glasindustrie ein Verlust von rund 400 Arbeitsplätzen hingenommen werden. Der Fremdenverkehr, ein zweites wichtiges wirtschaftliches Standbein der Bevölkerung, weist seit dem Ende der achtziger Jahre, mit einem kurzen Aufschwung nach der Grenzöffnung, rückläufige Zahlen auf.

Die einzige verkehrstechnische Verbindung nach Bayreuth stellt die Staatsstraße über Weidenberg dar. Diese Straße ist besonders auf dem Abschnitt Warmensteinach - Weidenberg schlecht ausgebaut und extrem kurvenreich. Eine erschreckend hohe Anzahl an Verkehrsunfällen in den letzten Jahrzehnten, zum Teil mit tödlichem Ausgang, dokumentieren die kritische Situation. Auch wenn in den letzten Jahren verkehrstechnische Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Leitplanken, etc.) eine Verringerung der Unfallzahlen mit sich brachten, kann keine Entwarnung gegeben werden. Zusätzlich sorgen Schnee und Eis für schwierige Straßenverhältnisse. Mit einem Ausbau der Trasse ist frühestens in 15 Jahren zu rechnen.

Durch den spürbaren Verlust an Arbeitsplätzen innerhalb der Gemeinde ist ein Anstieg der Pendlerzahlen nach Bayreuth zu verzeichnen, die zu einer ständig wachsenden Belastung der Staatsstraße führen. Verschärft wird diese Situation seit Einstellung des Eisenbahnfahrbetriebs durch zahlreiche Busse, die zum Transport der Schüler in die Verbandschule nach Weidenberg bzw. in die weiterführenden Schulen nach Bayreuth eingesetzt werden müssen. Die momentane verkehrstechnische Anbindung durch den ÖPNV ist äußerst schlecht. Sowohl die geringe Häufigkeit als auch die mangelnde Taktung sorgen für eine geringe Akzeptanz innerhalb der Bevölkerung. Gerade ältere Mitbürger und Jugendliche sind die Leidtragenden dieser Situation.

Wir sehen die Einführung eines modernen Schienenverkehrskonzeptes mit einer entsprechenden Taktung (Anschluss an Bayern-Takt) und kurzen Fahrzeiten als ein wichtiges Kriterium für die weitere Entwicklung unserer Gemeinde. Gerade junge Familien mit Kindern richten bei der Suche nach einer attraktiven Wohngegend ihr Augenmerk verstärkt u. a. auf eine entsprechende Verkehrsanbindung im Rahmen des ÖPNV.

Auch im Bereich des Fremdenverkehrs bietet die Anbindung des Großraumes Nürnberg über den Schienenverkehr interessante Perspektiven, z. B. durch Nutzung des Bayern-Tickets. In diesem Zusammenhang darf auch nicht vergessen werden, dass es sich bei der Strecke Bayreuth - Warmensteinach um die letzte noch verbliebene Eisenbahnstrecke ins Fichtelgebirge handelt! In Verbindung mit dem Deutschen Dampflokotivmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg wären auch fremdenverkehrswirksame Nostalgiefahrten denkbar. Die Eisenbahn ist im Rahmen des ÖPNV das sicherste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Bei einer entsprechenden Taktung und einer kundenfreundlichen Verknüpfung mit anderen

Verkehrssystemen sowie bei einem Einsatz moderner Technik und hochwertigem Material wird eine entsprechende Akzeptanz u. E. - wie anderenorts bereits geschehen - nicht ausbleiben. So wurde z. B. in Sachsen eine vergleichbare Strecke, die Muldentalbahn, saniert und wird nun mit Erfolg betrieben. Allerdings kann man nur dann von einem bürgerfreundlichen Konzept sprechen, wenn auch die gesamte Strecke bis Warmensteinach in den Schienenverkehr eingebunden wird. Ein Umsteigen auf den Bus in Weidenberg trägt dazu mit Sicherheit nicht bei.

Mit der DRE wurde zwischenzeitlich ein Infrastrukturbetreiber gefunden, dem es mit viel Engagement gelungen ist, die von der DB bereits aufgegebenen Strecke zwischen Bayreuth und Weidenberg wieder zu reaktivieren. Auch eine Prüfung der weiteren Strecke nach Warmensteinach ist bereits erfolgt. Ebenso haben die betroffenen Gemeinden ihre Unterstützung signalisiert. Auch planerische Vorarbeiten wurden seitens der Gemeinden bereits durchgeführt.

Die Bevölkerung ist verunsichert durch die Haltung der CSU. Während vom Landrat, der mit einer deutlichen Mehrheit wiedergewählt wurde, seit vielen Jahren eine Wiederinbetriebnahme der Strecke gefordert wird, stehen positive Signale seitens des Wirtschaftsministeriums für die gesamte Strecke aus. Die Bevölkerung erwartet, dass seitens der CSU gerade bei einer für unsere Region so wichtigen Entscheidung eine einheitliche Linie vertreten wird und dabei auch auf die Bedürfnisse der Bewohner dieses strukturschwachen Gebietes Rücksicht genommen wird.

Aus den aufgeführten Gründen ist die Wiederinbetriebnahme der gesamten Strecke zwischen Bayreuth und Warmensteinach die einzig sinnvolle, bürger- und umweltfreundliche Maßnahme und dringend erforderlich. Wir fordern Sie daher auf, sich diesen Argumenten nicht zu verschließen, die Sanierung und Bestellung der Strecke zu gewährleisten und die erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen.

In der Hoffnung auf eine positiven Entscheidung verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen  
SPD-Fraktion Gemeinderat Warmensteinach

Berthold Schätz Günter Nölkel  
Herbert Rabenstein

Im Osten rollt was Neues

Der erste "Connex"-InterRegio wäre auch für den Westen eine preisgünstige Option

### **GERA: Von Peter Gärtner**

Noch muss Norbert Hein auf den Interconnex" warten. Der Geraer Bürgermeister, der mit dem Pkw nach Berlin fuhr, kam deshalb prompt zu spät. Bei der Vorstellung des ersten privaten Fernverkehrszuges wollte der Regierungschef der zweitgrößten thüringischen Stadt auf keinen Fall fehlen. Seitdem 1. März verkehrt täglich ein moderner Schnell-Triebwagen auf der 475 Kilometer langen Strecke Gera-Leipzig-Berlin-Rostock und verbindet damit ohne Umsteigen alle neuen Länder untereinander und mit der Hauptstadtregion.

### **Von der Bahn abgekuppelt**

Mit diesem neuen InterRegio ist Gera, das von der Bahn AG wie ein ausgemusterter Wagen abgekuppelt wurde, wieder mit einer direkten Fernverbindung im Netz. "Ich hoffe" meinte Hein, "dass die ostdeutschen Regionen durch die neue Verbindung etwas mehr zusammenrücken." Doch was den Bürgermeister - ein bekennender Autofahrer - vor allem

für den neuen Zug einnimmt, sind die "sehr attraktiven Preise" des Unternehmen Connex, das bereits in mehreren Bundesländern Regionalstrecken betreibt.

So muss man für eine Fahrt von Berlin nach Leipzig 14,35 Euro bezahlen, was einem Kilometerpreis von rund sieben Cent und etwa der Hälfte des üblichen Bahntarifs entspricht. Junge Leute bis 26 Jahre erhalten zusätzlich noch 30 Prozent Ermäßigung. Doch nicht allein die günstigen Fahrpreise und ein simples Tarifsystem sollen helfen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Es ist nicht geplant, der Deutschen Bahn Kunden abzuwerben", erklärte Connex-Regiobahn-Geschäftsführer Hans Leister. Es gehe darum, durch Wettbewerb neue Kunden zu gewinnen.

Dabei soll ein neu entwickeltes Servicekonzept helfen, das sich in den Details wohltuend von der überbürokratisierten Deutschen Bahn unterscheidet: Fahrkarten gibt es ohne Zuschlag im Zug, der keine Zugangseinschränkungen kennt. Alle Sitzplätze haben den gleichen Komfort, neben Getränken und Imbiss werden auch Tageszeitungen angeboten. In bestimmten Bereichen, die man per Anruf reservieren kann, stehen Internet-Anschlüsse zur Verfügung. Insgesamt sei dies ein System, so Leister, "das noch nirgends in Deutschland ausprobiert wurde".

Selbst für den Manager haftet dem "Interconnex"-Projekt ein "gewisser Experimentalcharakter" an. Spötter prophezeiten ihm bereits, dass menschenleere High-Tech-Züge durch ostdeutsche Landschaften geschoben werden. Optimisten glauben hingegen, dass die 200 Sitzplätze nicht ausreichen werden und erkundigten sich bereits nach Stehplätzen. Damit sich die derzeit schnellste Verbindung von Mitteldeutschland an die Ostsee für das Unternehmen rechnet, ist nach Angaben Leisters eine durchschnittliche Auslastung von 50 bis 60 Prozent notwendig.

### **Diesel-Triebwagen Talent**

Sollte der Diesel-Triebwagen mit dem verheißungsvollen Namen "Talent" die Probezeit in Ostdeutschland bestehen, wird eine Ausweitung des privaten InterRegio-Verkehrs angestrebt. Connex ist mit einem Marktanteil von rund 1,8 Prozent der größte Wettbewerber der Bahn AG und betreibt in Deutschland insgesamt 19 Strecken im regionalen Nahverkehr. Während die Bahn AG Ende dieses Jahres weitere Fernverkehrsstrecken wegfällen lassen will, liegen Connex bereits konkrete Anfragen aus deutschen Tourismus-Regionen vor, denen eine direkte Bahnverbindung in Metropolen und Ballungsgebiete fehlt.

Gera Bürgermeister Norbert Hein hofft, dass neben der Nord-Süd-Verbindung bald auch in Ost-West-Richtung der Schienenfernverkehr in seiner Stadt wieder aufgenommen wird. Hein hat schon eine ganz konkrete Strecke im Auge: "Dresden-Chemnitz-Gera-Erfurt-Kassel-Dortmund-Düsseldorf".



Mit "Talent" zum preiswerten Fernverkehr: Auf dem Hauptbahnhof Gera setzt sich der Interconnex zu seiner ersten offiziellen Probefahrt in Bewegung. In sechseinhalb Stunden fährt der Zug von Gera über Leipzig und Berlin nach Rostock und zurück. Foto: dpa