

Regionale Infrastruktur (II):

# Freie Fahrt im Flöhatal

Erzgebirgsbahn kommt mit Streckensanierung gut voran von Ingolf Wappler



Erzgebirgsbahn: Am Eröffnungstag 29. Januar 2005 lag tiefer Schnee. Der Zug nach Chemnitz steht bereit.

Fotos: Wappler (3)

&gt;&gt; Enztalbahn



&gt;&gt; Flöhatalbahn



&gt;&gt; Saftbahn



> Am 29. Januar 2005 nahm die Erzgebirgsbahn den durchgehenden Zugverkehr zwischen Chemnitz Hbf und Olbernhau wieder auf. Damit wird der wichtigste Abschnitt der 130 Jahre alten Flöhatalbahn nach umfangreichen Sanierungsarbeiten und damit verbundenen längeren abschnittswisen Sperrungen wieder bedient, und das attraktiver und schneller als je zuvor.

## ■ Skepsis unbegründet

**D**ass im Erzgebirge überhaupt noch Züge rollen, ist vor allem der Sächsischen Staatsregierung, insbesondere dem damaligen Wirtschaftsminister Kajo Schommer, zu verdanken, der im Jahr 2000 mit der DB einen Vertrag über die Sanierung von vier Nebenstrecken abschloss. Seitdem bilden diese das Regionalnetz Erzgebirge, das von der DB Regionetz GmbH als hundertprozentige DB-Tochter betrieben wird. Teil dieser Gesellschaft ist die Erzgebirgsbahn mit Sitz in Chemnitz, die sowohl für die Streckenunterhaltung als auch für den Fahrbetrieb verantwortlich ist. Zur Zeit ihrer Gründung standen der Erzgebirgsbahn einige Kenner der sächsischen Bahnszene noch recht reserviert gegenüber, da man bislang von der DB in puncto Erhaltung und Ertüchtigung der Strecken wenig bis nichts erlebt hatte und diese Erwartungshaltung auf das Tochterunternehmen übertrug. Diese Skepsis wich aber schnell einer regelrechten Begeisterung, als die Erzgebirgsbahn zielstrebig daran ging, die Vereinbarung mit dem Freistaat und dem Verkehrsverbund Mittelsachsen zur umfassenden Sanierung der Strecken umzusetzen. Solche umfang-

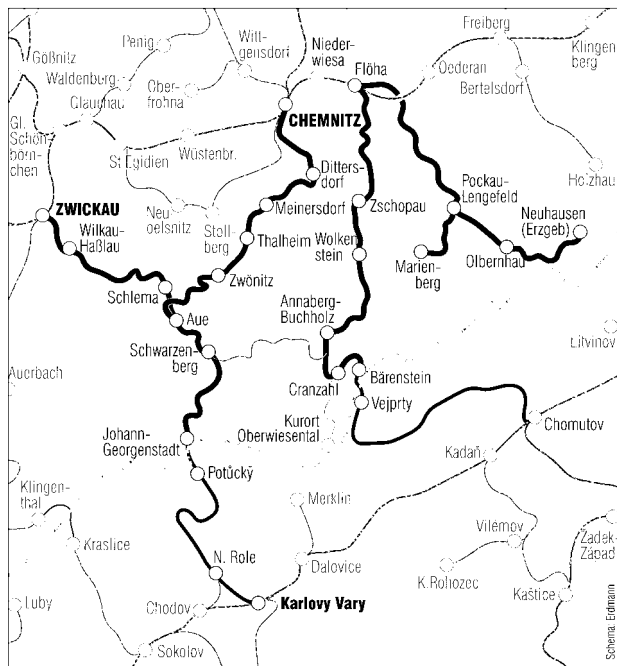
reichen Bauarbeiten gab es wohl zuletzt bei der erstmaligen Errichtung der Bahnen im vorletzten Jahrhundert zu beobachten. Das Ausmaß kommt einem Streckenneubau gleich: Der gesamte Oberbau, alle Bahnsteige, die Sicherungstechnik und ein Großteil der Brücken wurden komplett erneuert. Ziele der Maßnahmen sind vor allem die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, überwiegend auf 80 km/h, die komplette Neugestaltung der Zugangsstellen, teilweise verbunden mit der Verlegung bzw. dem Neubau von Haltestellen und ÖPNV-Schnittstellen, sowie die Errichtung moderner Sicherungstechnik, verbunden mit einer starken Rationalisierung des vor dem sehr personalaufwändigen Betriebssystems.

## ■ Beachtliche Verbesserungen

Die Erfolge können sich sehen lassen und sind für jedermann leicht erkennbar, wenn man einen Blick auf die Fahrpläne wirft. So hat sich die Fahrzeit zwischen Chemnitz Hbf und Olbernhau (Kursbuch 519) im Vergleich zur Fahrplanperiode 2000/01 mit jetzt 66 Minuten annähernd halbiert. Mit dem Auto ist die Entfernung nicht mehr schneller zurückzulegen. Die Züge fahren im 2-Stunden-Takt, der werktags früh und nachmittags zum Stundentakt verdichtet ist. Von großem Vorteil ist die Einbindung in den Verbundtarif. So kann zum Beispiel in Chemnitz die Straßenbahn ohne Mehrkosten mitbenutzt werden. Bereits bei einer täglichen Hin- und Rückfahrt lohnt sich die Tageskarte, die preiswerter ist als zwei Einzelfahrscheine. Eine Tageskarte für den gesamten Verbund kostet für eine Person 11,50 Euro, für eine Familie 15 Euro und für fünf Personen 21 Euro.

## ■ Flott voran

**E**in neues Fahrgefühl stellt sich bei den Reisenden in den Triebwagen der Baureihe 642 ein, wenn diese mit 80 km/h auf neuen, lückenlos verschweißten Gleisen durch das Flöhatal rollen. Die schöne Landschaft in zumeist engen, kurvenreichen Flusstälern zieht nun noch schneller als bisher gewohnt am Wagenfenster vorbei. Die Bahn macht Station in touristisch interessanten Orten wie Grünhainichen, Lengefeld, Pockau und Olbernhau. Künftig muss die Erzgebirgsbahn versuchen, die Vorteile ihrer neuen Angebote bei Tagesausflüglern und Touristen noch besser bekannt zu machen, um diese verstärkt zur Mitfahrt zu gewinnen. Eine wichtige Rolle spielen dabei die regionalen und örtlichen Tourismusverbände, mit denen eine enge Zusammenarbeit angestrebt wird. Das Erzgebirge verzeichnet seit Jahren steigende Gäste- und Übernachtungszahlen. Davon sollte die Erzgebirgsbahn künftig mehr profitieren und ihre Stärken herausstellen. Nicht nur für Touristen, sondern auch für Einheimische und Eisenbahnfans sind Sonderfahrten mit Dampfzügen im Flöhatal immer ein Erlebnis. In Chemnitz ist das Sächsische



Eisenbahnmuseum e.V. im Bahnbetriebswerk Hilbersdorf beheimatet. Der Verein hat zum Glück auch heute noch eine Vielzahl von Strecken zur Auswahl, die er von Chemnitz aus mit einer Dampflok der Baureihe 50 und dem hervorragend aufgearbeiteten Wagenzug mit typischen Reichsbahn-Reisezugwagen der 60er Jahre des Typs Bghw befahren kann. So werden die Fahrten ins Flöhatal künftig wieder häufiger zu erleben sein. Auch andere Veranstalter kommen gern ins obere Erzgebirge, vor allem in der Adventszeit.

## ■ Der Ausbau geht weiter

Die Wiederaufnahme des Streckenabschnitts Chemnitz – Olbernhau bedeutet nicht das Ende der Bautätigkeit. Der von zwei Hochwasserkatastrophen 1999 und 2002 stark in Mitleidenschaft gezogene Abschnitt Pockau-Lengefeld – Marienberg

wird derzeit wieder aufgebaut. Hier sollen nächstes Jahr im Sommer wieder Züge rollen, spätestens wenn vom 1. bis 3. September 2006 in Marienberg Sachsens größtes Volksfest, der „Tag der Sachsen“, stattfindet. Weiterhin werden in diesem Jahr die Bahnhöfe Pockau-Lengefeld und Olbernhau umgebaut sowie der Streckenabschnitt Olbernhau – Olbernhau-Grünthal saniert, sodass ab Herbst die Züge wieder bis Grünthal fahren werden. Dann fehlen noch 10 Kilometer bis zum Endpunkt Neuhausen, die anschließend zur Sanierung anstehen.

## ■ Schon jetzt ein Erfolgsmodell

Auch wenn die Arbeiten am Netz der Erzgebirgsbahn wie dargestellt noch nicht abgeschlossen sind, kann man bereits heute von einem Erfolgsmodell sprechen. Gründe dafür wird man einige finden können, so u. a. die politische Unterstützung für die Bahn. Die wichtigste Grundlage ist aber der engagierte Einsatz der Erzgebirgsbahner, besonders der Unternehmensführung. Hier sind noch richtige Eisenbahner tätig, die ihr Handwerk beherrschen und in der Region verwurzelt sind. Die Praxistauglichkeit von Entscheidungen kann hier sofort und unmittelbar vor Ort überprüft werden. Die Kontakte zu Kommunen und Verbänden sind vorhanden und werden genutzt. So stellt man sich einen modernen Bahnbetrieb vor. Ein privates Unternehmen könnte es wohl nicht besser machen.



*Die Regionalbahn auf dem Weg nach Chemnitz: am 18.2.2005 bei der Einfahrt in den Hp Lengefeld-Rauenstein.*



*Der Frühling kommt: Regionalbahn nach Neuhausen, im Hintergrund Schloß Rauenstein.*

>> Enztalbahn >> Flöhatalbahn >> Saftbahn

Infos unter: [www.erbahn.de](http://www.erbahn.de)