

**„Standardisierte Bewertungsmaßstäbe  
greifen auf dem Land zu kurz“**  
Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt

# Das Schmiedeberger Modell



**Bahn-Bus-Betrieb aus einer Hand**

## Unsere Projektpartner

Deutsche  
Regionaleisenbahn



Landkreis  
Wittenberg



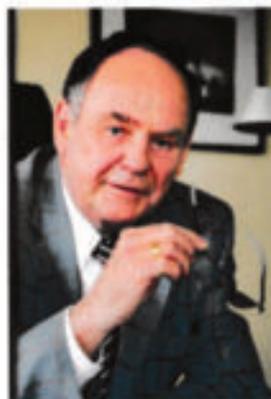
Vetter Bus



Land Sachsen-Anhalt



# Grußwort



*Liebe Leserinnen und Leser,*

*als das Land die Nahverkehrsbedienung der Kursbuchstrecke 218 Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg aus wirtschaftlichen Gründen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 abbestellt hatte, schien das Thema Bahnverkehr zwischen den beiden Orten abgeschlossen zu sein. Dass es dabei nicht blieb, ist der Initiative eines Zusammenschlusses privater Akteure gelungen, die der Region damit ein wichtiges Stück Infrastruktur und auch Mobilität, gerade für unsere Schüler, erhalten hat.*

*Der Deutsche Bahnkunden-Verband entwickelte die Idee, ein beim ÖPNV-Aufgabenträger angesiedeltes Bahn/Bus-Modell zu organisieren, welches die Vorzüge beider Verkehrsträger nutzt, um gemeinsam die bestmögliche Mobilität für die Fahrgäste zwischen Lutherstadt Wittenberg und Bad Schmiedeberg in der Dübener Heide anbieten zu können – ein bislang einmaliges Modell.*

*Der Landkreis Wittenberg zeigte sich offen für diese neue Idee der Verkehrsorganisation und erklärte sich bereit, die Aufgabenträgerschaft zu übernehmen. Damit bewies die Behörde ihre Offenheit für Innovationen und neue Konzepte und übernahm auch ein Stück politisches Risiko auf dem Weg, das Modell erfolgreich zu etablieren. Dafür gebührt insbesondere dem Landrat mein großer Dank.*

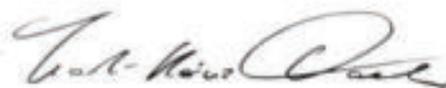
*Umgesetzt werden konnte das Modell jedoch erst durch ein Busunternehmen, das bereit war, sich auch als Eisenbahnverkehrsunternehmen aufzustellen. Die Vetter Bus GmbH bewies damit Unternehmergeist und wirtschaftliches Gespür, als Unternehmen auf einem*

neuen Gebiet erfolgreich sein zu können.

Alle Partner stellten während der vergangenen drei Jahre Durchhaltevermögen und die Innovationskraft unter Beweis, gänzlich neue, teils große Probleme erfolgreich meistern zu können. Diese Arbeit wird nun mit dem kommenden Fahrplanwechsel verstetigt, das Modell hat sich bewährt. Als Land Sachsen-Anhalt sind wir stolz auf solche Institutionen, die gemeinsam neue Wege gehen, die nun auch bundesweit Aufmerksamkeit erzeugen. Ich habe in dem Projekt von Anfang an die große Chance gesehen, ein wichtiges Stück Eisenbahninfrastruktur, auch für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, retten zu können und habe es deshalb auch persönlich unterstützt.

Dieses Modell sehe ich auch als große Chance für andere ländliche Regionen, Eisenbahnverkehre zu halten und Mobilität auf wirtschaftlich sicherer Basis dauerhaft zu erhalten.

Ihr



Dr. Karl-Heinz Daehre  
Minister für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt  
(10. Mai 2011)

# Übersicht

- Seite 5 - DBV: Bahn/Bus-Modell kann Bahn in der Fläche sichern
- Seite 8 - Landkreis Wittenberg: Eisenbahnstrecke macht Landkreis attraktiver
- Seite 10 - Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt: Privates Engagement sichert Strecke
- Seite 12 - Vetter Bus GmbH: Perspektiven für Busunternehmen auf der Schiene
- Seite 15 - Deutsche Regionaleisenbahn GmbH: Verkehrsmix ermöglicht wirtschaftlichen Streckenbetrieb
- Seite 18 - Ausblick



# Elbe-Heide-Bahn

Lutherstadt  
Wittenberg

nach  
Dessau

nach  
Berlin

Pratau

Eutzsch

Rackith (Elbe)

Rackith (Elbe) (Süd)

Globig

Trebitz (Elbe)

Pretzsch

Bad  
Schmiedeberg

Bad S.  
(Nord)

Sachau

Bad Schm. (Süd)

Wörblitz

Söllichau

Dommitzsch

Bad Düben

Eishig

Vogelgesang

Neiden

Welsau

nach  
Falkenberg

Pristablich

Torgau

Laußig

V

Rotes Haus

Möritz

Ellenburg (Ost)

Ellenburg

nach  
Delitzsch

nach Leipzig

nach  
Dresden

© 2005 Google Earth

Image © 2005 Google Earth  
© 2005 Google, Inc.  
All Rights Reserved.  
Image S: 2005/10/10 10:00

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.



## Kombiniertes Bahn/Bus-Verkehrsmodell kann Bahn in der Fläche sichern

Der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum ist durch die demografische Entwicklung vielerorts in einer Zwickmühle. Die Bevölkerung nimmt ab und ähnlich verhält es sich oft mit den Fahrgastzahlen auf Eisenbahnnebenstrecken. Teure Taktverkehre auf der Schiene sind in Zeiten knapper Kassen



Mit dem Schienenbus aus den 1950er Jahren begann der Modellversuch zum Fahrplanwechsel

ohnehin keine Selbstverständlichkeit mehr. Konkret wurde der Deutsche Bahnkunden-Verband mit dieser Problematik einer abgestellten Nebenstrecke in der Dübener Heide zwischen Leipzig und Lutherstadt Wittenberg konfrontiert. Hier wurde auf einer ehemals vom DBV geretteten Strecke von Lutherstadt Wittenberg nach Bad Schmiedeberg aufgrund fehlender Fahrgäste der Verkehr eingestellt und die Existenz der gesamten Strecke gefährdet.

Wirtschaftlich war der Betrieb der Strecke mit zehn Zugpaaren täglich in der Tat nicht mehr. Und nachdem die Fahrgastzahlen gemäß der offiziellen Richtschnur von 1000 Fahrgästen pro Tag in ländlichen Regionen nicht mehr genügten, war die Abbestellung die leichteste aller Lösungen. Doch nach Meinung des DBV geht es bei der Entscheidung "SPNV ja oder nein" nicht nur um die bloße Anzahl der Fahrgäste,



DBV-Präsident  
Gerhard J. Curth.

**Gerhard J. Curth**  
Präsident des Deutschen Bahnkunden-Verbandes e. V.

*"Ein aus einer Hand organisierter Bus- und Bahnverkehr ist eine effektive und effiziente Verkehrsorganisation, welche Nebenstrecken vor der Stilllegung rettet, auf ausgewählten Strecken deutlich mehr Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste bringt und die Steuergelder optimal einsetzt."*

sondern auch um die Chancen, welche die Bahnstrecke zum Beispiel für die wirtschaftliche Entwicklung dem Kreis eröffnet. Oder auch um die Sicherheit und den Komfort bei der Schülerbeförderung. Gründe genug für den DBV, um durch ein eigenes Modell die Streckenstilllegung zu verhindern. Ziel war die Bestandsicherung der Strecke durch ein reduziertes, auf die Starklastzeiten konzentriertes Verkehrsangebot, welche der Trasse das Überleben sichert. Dabei ging es von Anfang an um ein geordnetes Miteinander zwischen dem ÖPNV-Verkehrsträger Bus und dem SPNV-Ausführer Bahn. Durch die Reduzierung auf fünf Umläufe werktäglich konnte insbesondere für die Schüler aus der

Dübener Heide auf sachsen-anhaltinischer Seite der Schienenverkehr ohne Unterbrechung weitergeführt werden - nunmehr im dritten Jahr.

Lesen Sie dazu auf der folgenden Seite die Vorteile und Charakteristika des vom DBV initiierten "Schmiedeberger Modells".

## Vorgestellt:

*Der Deutsche Bahnkunden-Verband ist Dachverband für die Kunden der öffentlichen Verkehrsmittel. Ziel des Verbandes ist eine Förderung des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs – insbesondere des Schienenverkehrs.*

*Dabei engagiert sich der DBV unter anderem für den Verbraucherschutz aller Bahnkunden, z. B. durch die Einbringung bei den den Schienenverkehr betreffenden Gesetzesvorhaben als angehörtter Verband im Deutschen Bundestag, für den Erhalt von Eisenbahnstrecken und Gleisanschlüssen, für die Angebotsgestaltung von Schienenverkehren, z.B. durch Mitwirkung in Fahrplan- und Tarifkommissionen sowie Fahrgastbeiräten bei den Verkehrsunternehmen und für die Volksbildung und Jugendarbeit zur Förderung des Umwelt- und Schienenbewusstseins, z.B. durch die alljährlichen Deutschen Schienenverkehrs-Wochen.*

*Der Deutsche Bahnkunden-Verband wurde 1990 gegründet, ist die Interessensvertretung der Nutzer des Schienen- und öffentlichen Personennahverkehrs, ist Dachverband regionaler Fahrgastorganisationen, überparteilich, gemeinnützig und besonders förderungswürdig sowie Lobbyverband im Deutschen Bundestag.*

*Internet: [www.bahnkunden.de](http://www.bahnkunden.de)*

Deutscher Bahnkunden-Verband

## Für mehr Mobilität in der Fläche

- **Interessenvertretung der Fahrgäste und Güterkunden**
- **Streckennetz in der Fläche reaktivieren**
- **Gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen bundeseigenen und NE-Bahnen**
- **Umsetzung bedarfsorientierter Verkehrskonzepte**



**Der Bahn gehört die Zukunft!**

**Deshalb:**

**DBV unterstützen!**

**Deutscher Bahnkunden-Verband**

Kurfürstendamm 11 • 10715 Berlin

Tele: (030) 63 49 79 79 • Fax: (030) 63 49 79 89

E-Mail: [bahnkunden@bahnkunden.de](mailto:bahnkunden@bahnkunden.de) • Web: [www.bahnkunden.de](http://www.bahnkunden.de)

Spendenkonto: Sparda-Bank Berlin e.G.

BLZ 120 600 07 • Konto-Nr. 13 74 003

Der DBV ist ein gemeinnütziger Verband. Spenden sind steuerbar.

## **Kernthesen zum Schmiedeberger Modell**

1. Beseitigung der Konkurrenzsituation zwischen Bahn- und Bus: Der Schülerverkehr ist in der Regel das Rückgrat des regionalen Busverkehrs, meist zu Lasten der auch in der Region tätigen Bahnunternehmen. Gelingt es, den regionalen Busunternehmer auch als Betreiber des SPNV zu gewinnen, so kann diese klassische Konkurrenzsituation beseitigt und Synergien erschlossen werden.
2. Identifikation: Werden die Schienenverkehre sowie auch der ÖPNV durch die Landkreise getragen, so entsteht eine wesentlich bessere Identifikation mit der Schiene. Das „Schmiedeberger Modell“ fußt auf dieser Erkenntnis.
3. Taktverkehr/Bedarfsverkehr: In Zeiten immer knapper werdender öffentlicher Haushalte und tendenziell rückläufiger Regionalisierungsmitteln sind Taktverkehre auf Nebenstrecken im ländlichen Raum oftmals nicht mehr finanzierbar. Eine Alternative können bedarfsorientierte Zugverkehre zu aufkommensstarken Verkehrszeiten darstellen. Schwachlastzeiten werden mit modernen (Klein-) Bussystemen effizienter bedient.
4. Vernetztes Denken und Handeln: Nur durch ein koordiniertes und unkonventionelles Handeln aller im Regionalverkehr Involvierten können bezahlbare Lösungen des Schienenverkehrs für die Zukunft erarbeitet werden. Kreativität und Mut sollte allerdings auch von den Ländern und Aufgabenträgern begrüßt und gefördert werden.
5. Chancen für die Regionen: Das Schmiedeberger Modell bietet die Chance der grundsätzlichen Adaptierung auch auf andere Regionen. Der DBV forciert in diesem Sinne weitere Streckenprojekte in Sachsen-Anhalt und in anderen Bundesländern. Weitere Bahnstrecken können somit für die Nachwelt erhalten und sinnvoll genutzt werden.
6. Förderung der unternehmerischen Vielfalt: Werden Busunternehmer animiert, den Schienenverkehr in ihrer Region selbst in die Hand zu nehmen, so wird hierdurch die unternehmerische Vielfalt im EVU-Bereich erhöht. Diese neu erstarkten Integrierten Verkehrsdienstleister können sich dann auch andernorts, ja europaweit, im Schienenverkehr engagieren. Hierdurch ist grundsätzlich mit besseren Ausschreibungsergebnissen zu rechnen.
7. Eisenbahninfrastruktur: Die Leistungsfähigkeit eines Schienenverkehrssystems wird maßgeblich durch die der Schienenstrecken bestimmt. Sind Regionalstrecken zu kostenintensiv im Betrieb, zu langsam oder zu wenig bedarfsorientiert hinsichtlich der Ausstattung mit Zugangsstellen, so wird ein erfolgreiches Projekt erschwert oder gar verhindert. Flexibilität, Kostenbewusstsein und Kooperationsfähigkeit sind daher auch auf Seiten der Infrastrukturbetreiber erforderlich. NE-Bahnen, wie hier die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE), bieten ihrerseits oftmals gute Voraussetzungen, um die beschriebenen Ziele umzusetzen. Allerdings werden sie hinsichtlich der Finanzierung gegenüber den Bundesunternehmen benachteiligt. Die bislang nur zaghaften Ansätze zur Verbesserung der NE-Finanzierung auf Bundesebene müssen daher möglichst zügig ausgebaut werden und in klare Finanzierungsinstrumente münden.

## Landkreis Wittenberg (Sachsen-Anhalt)



### “Eisenbahnstrecke macht den Landkreis Wittenberg attraktiver”

Für einen attraktiven Regionalverkehr bedarf es einer ideenreichen Kooperation zwischen Bürgermeistern, Landräten, Tourismusverbänden und Arbeitgebern. Dazu bildet im Landkreis Wittenberg eine mehrstufig differenzierte Bedienweise mit Verknüpfungen aller Nahverkehrsangebote eine wesentliche Grundlage. Diese reicht vom Schienenpersonennahverkehr über den Busverkehr bis zu flexiblen Bedienformen.

Wirtschaftlich stand die Bahnstrecke zwischen der Lutherstadt Wittenberg und der Kurregion Bad Schmiedeberg vor dem „Aus“. Im Zusammenwirken des Landes Sachsen-Anhalt, der Deutschen Regionaleisenbahn, der Vetter GmbH sowie des Landkreises Wittenberg konnte die Strecke jedoch reaktiviert werden.

Das Besondere an diesem Modell ist ein Bus-Bahn-Konzept unter der Regie des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger in Verbindung mit der Vetter GmbH, als regionales Busunternehmen und gleichzeitig Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Deutschen Regionaleisenbahn hat die Infrastruktur ausgebaut. Die Reisezeit zwischen Bad Schmiedeberg und der Kreisstadt konnte von einst 56 Minuten auf nunmehr 36 verkürzt werden. Fahren die Fahrgäste mit einem fast 50 Jahre alten Triebwagen, dessen Zuverlässigkeit zu wünschen übrig ließ, entspricht die heute eingesetzte

Technik sowohl bezüglich der Ausstattung als auch im Erscheinungsbild modernen Standards.

Das Angebot auf der Heidebahn soll nun noch attraktiver gestaltet werden. Daher sind auch die Schülerverkehre aus dem

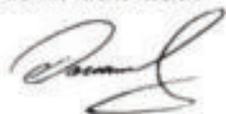
Südkreis in Richtung Wittenberg und nach Bad Schmiedeberg mehrheitlich integriert worden. Bus-Bahn-Verbindungen und die Möglichkeit, Fahrräder mitnehmen zu können, sollen nicht nur Touristen, sondern auch unsere Bürgerinnen und Bürger mobilisieren, neben der Lutherstadt die Dübener Heide und das Dessau-Wörlitzer Gartenteich zu erkunden. Kurgäste können künftig die Kliniken in Bad Schmiedeberg bequem mit der Bahn erreichen. Der neu erbaute Haltepunkt liegt in direkter Nähe der Einrichtungen, womit auch für die Mitarbeiter der öffentliche Nahverkehr interessant wird. Bad Schmiedeberg und die umliegende Kurregion erfahren damit eine Aufwertung. Das Modellprojekt Heidebahn verdeutlicht, dass es sich lohnt, mehr Verkehrsangebote auf



Landrat Jürgen Dannenberg: setzt auf Schienenverkehr.

**Jürgen Dannenberg**  
Landrat des Landkreises  
Wittenberg

**"Das besondere am Schmiedeberger Modell ist ein Bus-Bahn-Konzept unter der einheitlichen Regie des Landkreises als ÖPNV-Aufgaben-träger. Die Konkurrenzsituation zwischen Bus- und Bahnbetrieb existiert damit nicht mehr."**



der Schiene zu entwickeln und umzusetzen anstatt immer nur darüber zu reden. Nach zwei Jahren der Pilotphase hat diese Eisenbahnnebenstrecke ihren Erhalt verdient.

## Vorgestellt:

Willkommen im Landkreis Wittenberg, im Osten Sachsen-Anhalts, an der Landesgrenze zu Sachsen und Brandenburg, nur eine Autostunde entfernt von Berlin und der Messestadt Leipzig gelegen. Sitz der Kreisverwaltung und weiterer Behörden ist die Lutherstadt Wittenberg. Im 1.929 km<sup>2</sup> umfassenden Kreisgebiet leben 140.902 Einwohner (12/2008). Zum Landkreis gehören die Städte Annaburg, Bad Schmiedeberg, Coswig, Gräfenhainichen, Jessen, Kemberg, Oranienbaum, Prettin, die Lutherstadt Wittenberg, Wörzitz und Zahna. Mit 50.408 Einwohnern ist die Kreisstadt die größte, Brandhorst mit 102 die kleinste Gemeinde. Die Landschaft wird im nördlichen Teil von den zahlreichen Höhenzügen des Fläming geprägt. Die Elbe durchfließt auf fast 100 Kilometern eine naturnahe Auenlandschaft. Die Dübener Heide im Süden des Landkreises ist das größte zusammenhängende Waldgebiet Mitteleuropas. Der Landkreis Wittenberg gilt als traditioneller Wirtschaftsstandort. Etwa 50 % der Kreisfläche werden durch die Landwirtschaft genutzt. Modern und ausgewogen gestaltet sich die Infrastruktur in den Bereichen Bildung, Gesundheit und Soziales.

Theaterspektakel im Rahmen der Luther Dekade auf dem Wittenberger Marktplatz.  
Bild: Landkreis Wittenberg



## Land Sachsen-Anhalt



# Öffentliche Verkehrsinfrastruktur durch privates Engagement gesichert

Bund und Länder haben in Deutschland die Aufgabe, eine für die Daseinsvorsorge und die wirtschaftliche Entwicklung adäquate Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten. Dazu gehört der Bau und die Unterhaltung von Straßen, Schienenwegen, Binnenwasserstraßen und Einrichtungen des Luftverkehrs.

Auf der anderen Seite muss der Staat mit den von seinen Bürgern gezahlten Steuern sparsam und effizient umgehen. Hier muss genau abgewogen werden, wie viel Steuergelder für welches Leistungsangebot verwendet werden sollen. Herkömmliche Modelle des bestellten Verkehrs sind in Flächenländern wie Sachsen-Anhalt nicht immer flächendeckend zu realisieren. Gerade dann nicht, wenn die Zu- und Ausstiege an Haltepunkten die geforderten Größenordnungen nicht erreichen können. Das Schmiedeberger Modell, welches der Deutsche Bahnkunden-Verband e.V. entwickelte und maßgeblich von der Deutschen Regionaleisenbahn umgesetzt wurde, bot hier in der Dübener Heide eine Chance, den abbestellten Verkehr auf der Relation Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg für die Menschen in der Region zu erhalten.

„Wir brauchen insbesondere in ländlichen Regionen ein attraktives Angebot an öffentlichem Personenverkehr, welches auf den Hauptrelationen zeitgemäße und schnelle Zugverbindungen beinhalten sollte“, so Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister für Landesentwicklung und Verkehr in Sachsen-

Anhalt. „Ob sich dann dabei der Schienenverkehr finanziell darstellen lässt, ist keine reine Frage der Zu- und Ausstiege pro Haltepunkt und Fahrtag, sondern ob die Infrastruktur insgesamt einen darstellbaren und unstrittig vernünftigen Nutzen für die

Region erbringt oder nicht, so Daehre. Im Falle der Heidebahn ist hier der Nutzen in der Anbindung an die Kreisstadt Wittenberg zu sehen, die Relevanz der Strecke für den Güterverkehr und die Möglichkeiten der Dübener Heide als Tourismusregion, die Schiene im Rahmen des Tourismusmarketings zu nutzen. Insbesondere für Kurstädte und Heilbäder ist eine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz von entscheidender Bedeutung. Die Stadt Bad Schmiedeberg hat im Rahmen der Reaktivierung der Heidebahn sogar einen neuen Haltepunkt direkt im Kurzentrum erhalten, der den Standort wesentlich aufwertet.

Nicht die isolierte Betrachtung einer Strecke sagt etwas über ihren Wert aus, sondern nur die integrative Potentialbewertung im Personen-, Tourismus- und



Verkehrsminister in Sachsen-Anhalt: Dr. Karl-Heinz Daehre.

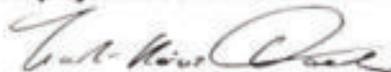
Güterverkehr zusammen. Mit dieser Politik gelang es dem Land Sachsen-Anhalt, den Kahlschlag im Eisenbahnnebennetz zu verhindern und wichtige ländliche Verkehrsinfrastruktur zu erhalten und sogar wieder auszubauen. Den Besuchern der Kurstadt Bad Schmiedeberg, der Tourismusregion Dübener Heide, den Menschen, die hier wohnen und den Unternehmen, die hier produzieren konnte ein Stück Mobilität gesichert werden, welche auch dazu beiträgt, der Region ein Stück Zukunftsfähigkeit zu sichern.

In Sachsen-Anhalt werden wir weitere Strecken prüfen, die bereits stillgelegt sind oder vor der Abbestellung stehen, ob eine bedarfsgerechte Bedienung mit einem zeitgemäßen modernen Schienenfahrzeug finanzierbar ist und den Menschen vor Ort

ein Stück Freiheit ohne Automobil beschert. Das Schmiedeberger Modell in der Dübener Heide ist deshalb auch gerade für anderen Flächenländer interessant, welche herkömmliche Modelle des SPNV immer schwerer finanzieren können und innovative Verkehrsmodelle auch zur Sicherung Ihrer Schienenwege suchen.

**Dr. Karl-Heinz Daehre**  
**Minister für Landesentwicklung und**  
**Verkehr in Sachsen-Anhalt**

***"Eigeninitiative und gemeinsam an einem Strang ziehen - dies waren die Erfolgsfaktoren für das Eisenbahnprojekt in der Dübener Heide."***



Vetter Bus GmbH



## Perspektiven von regionalen Busunternehmen auf der Schiene

Bereits seit einigen Jahren arbeitet die Vetter GmbH daran, Eisenbahnverkehrsunternehmen zu werden. Diese Möglichkeit bot sich im Jahr 2007, als uns die Deutsche Regionaleisenbahn vorschlug, gemeinsam die Nahverkehrsstrecke Bad Schmiedeberg – Wittenberg zu reaktivieren.

Die Entscheidung des Landes Sachsen-Anhalt, hier innerhalb eines Modellvorhabens die Durchführung regionaler Bahn/Bus-Konzepte zu erproben, bildete dann die erforderliche Grundlage. Nach einer einjährigen Kooperation mit der Deutschen Regionaleisenbahn übernahmen wir Ende des Jahres 2008 die vollständige Verantwortung als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Dies war eine spannende Zeit mit Risiken und unternehmerischen Tiefschlägen, aber auch eine Herausforderung in unserer Unternehmensentwicklung, der wir uns stellen wollten. Die Beschaffung eines geeigneten Triebwagens, die Suche nach engagierten Mitarbeitern, die mit großem persönlichen Einsatz an der Stabilisierung des Eisenbahnverkehrs interessiert sind, die Bemühungen den Fahrgästen wieder Vertrauen in das Schienennahverkehrsangebot zu vermitteln und die Zusammenarbeit mit der Deutschen Regionaleisenbahn bei der Verbesserung der Infrastruktur, das alles erscheint heute als relativ selbstverständlich, war aber noch vor 18 Monaten in jedem einzelnen Falle Neuland.

Froh bin ich, dass sich die Zusammenarbeit mit der Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH im Verlauf des Modellvorhabens ständig verbesserte.

Innerhalb eines Jahres wurde gemeinsam ein Bahn/Bus-Konzept entwickelt, welches heute am Tag über 300 Personen befördert.

Die Integration der Schülerbeförderung unter den Bedingungen des sehr harten zurückliegenden Winters und die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit um ca. 30 % waren dabei keine leichte Aufgabenstellung. Heute kann man sagen, dass zwischen Bad Schmiedeberg und Wittenberg ein zuverlässiger Schienenpersonennahverkehr durchgeführt wird.

### Schülerverkehr stabilisieren - Tourismusverkehre entwickeln

Das macht uns stolz und gibt uns Hoffnung für die Arbeit in der Zukunft. Wir hoffen, so auch über das Jahr 2010 hinaus den Eisenbahnverkehr auf dieser Strecke qualitativ weiter entwickeln zu können.



Geschäftsführer der Vetter Bus GmbH: Dr. Wolf Dietrich Vetter.

Unsere Zielstellung ist hierbei, die Integration der Schülerverkehre in das Bahn/Bus-Konzept zu vollenden, die Omnibuszubringerleistungen über den Tag für alle Fahrgäste zu erweitern, den Fahrrad-Tourismus weiter zu beleben und die vollständige Integration der Strecke in das Informations- und Auskunftssystem der Bahn der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH zu erreichen.

**Dr. Wolfdietrich Vetter**  
Geschäftsführer der Vetter Bus GmbH

*"Das Bahn-Bus-Verkehrsmodell unter der Regie des ÖPNV-Aufgabenträgers Landkreis birgt große Chancen für die Entwicklung nicht nur von Schülerverkehren, sondern auch von Güter- und Tourismusverkehren. Damit werden auch Busunternehmen mit Konzession ganz neue Betätigungsfelder eröffnet."*

Die Arbeit der letzten zwei Jahre kann erfolgreich sein, wenn wir dabei dem Land Sachsen-Anhalt, der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH und dem Landkreis Wittenberg weiterhin als Partner zur Verfügung stehen dürfen.



Der Zug wird im Kreis wieder gut angenommen. Foto: DRE

## Vorgestellt:

Das Busunternehmen Vetter GmbH kann zwischenzeitlich auf eine über 60-jährige Tradition seit der Gründung des Betriebes im Jahre 1946 zurückblicken. Das Unternehmen Vetter GmbH ist heute einer der größten privaten Dienstleister auf dem Gebiet der Fahrgastbeförderung im deutschen Raum und einer der führenden Omnibusreisveranstalter und Reiseverkehrsunternehmer in Ostdeutschland.

Zum leistungsfähigen Unternehmensverbund zählen die Regionalverkehr Bitterfeld-Wolfen GmbH, die Vetter-Touristik RVG mbH, die Saalebus GmbH, V-Bus Zory, und das ONC-Omnibus und Nutzfahrzeug Centrum. Die Unternehmensgruppe Vetter arbeitet als markt- und kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen für Bürger und kommunale Aufgabenträger. Dynamik, Zuverlässigkeit, Kompetenz und Innovation prägen die Unternehmensphilosophie.

Die Vetter GmbH betreibt in Zusammenarbeit mit Landkreisen und Kommunen richtungweisende und beispielgebende ÖPNV-Modelle auf privatwirtschaftlicher Grundlage. Das Ziel besteht in einem bedarfsgerechten, fahrgastorientierten und kostengünstigen ÖPNV. Komfort, Sicherheit und Arbeitsplatzsicherung stehen im Vordergrund. Diesem Grundsatz folgend bieten wir erfolgreich alternative Bedienungsweisen im Linienverkehr mit einmaliger Dienstleistungsqualität für den Fahrgast an.

Internet: [www.vetter-bus.de](http://www.vetter-bus.de)



Für die Erschließung des ländlichen Raums muss nicht das modernste  
(und teuerste) Fahrzeugmaterial zur Verfügung stehen.

Foto: DfE

Deutsche Regionaleisenbahn GmbH



## Verkehrsmix ermöglicht wirtschaftliches Betreiben von NE-Eisenbahninfrastruktur

Als die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH das Eisenbahnnetz in der Dübener Heide übernahm, stand von Anfang an der Fülle an Möglichkeiten im Fokus, welches die Schieneninfrastruktur von Lutherstadt Wittenberg bis Torgau beziehungsweise über die beiden Kurorte Bad Schmiedeberg und Bad Düben bis Eilenburg bot.

Bei Abbestellung der Strecke standen lediglich die Fahrgastzahlen als Entscheidungsgrundlage im Blickfeld, der Nutzen für die lokale Wirtschaft, für die Berufspendler oder den Tourismus waren außerhalb der Betrachtung. Aufgrund dieses breiten Anforderungsprofils an die



Die DRE verfügt über Maschinen, Know-how und Experten für fast alle Infrastrukturarbeiten an Eisenbahnstrecken.

Strecke war es für die DRE von Anfang an von zentraler Bedeutung, dass die Initiative zur Streckenrettung auch aus der Region mitgetragen wird.

Denn für NE-Bahnen ist es eine grundlegende Voraussetzung, vor Übernahme und Reaktivierung der Strecke deren Einnahmepotential greifbar zu machen, da sie ohne die Unterstützung durch den Bund alle Maß-



Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn: Georg Radke.

nahmen durchführen muss, so der Geschäftsführer der Deutschen Regionaleisenbahn, Georg Radke.

Die Ertüchtigung der Strecke von Pratau nach Bad Schmiedeberg und die Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeit von zirka 50 Minuten auf etwas über 30 Minuten erforderte das Auswechseln von einigen tausend Schwellen und knapp 100.000 Kleiseisenteilen, den Einsatz einer großen Richt- und Stopfmaschine und dem Arbeitswillen der Bahnstandhaltungsdienste der DRE, welche bei Wind und Wetter unermüdlich an der Strecke arbeitete.

Der Erfolg dieser großen Aktion zog bereits großes Interesse anderer ländlicher Regionen auf sich, bietet das Gesamtkonzept doch die Basis für alternative und kostengünstige Infrastruktur- und Verkehrsmodelle, die individuell je nach



Foto: DRE

Aushubarbeiten zum neuen Haltepunkt "Bad Schmiedeberg Kurzkürker" – fußläufig zu allen Einrichtungen.

Bedarf der Region leicht angepasst werden können. Die Basis für eine erfolgreiche Entwicklung bleibt das gemeinschaftliche Miteinander aller Beteiligten, vom Infrastrukturbetreiber über die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verkehrsbesteller und den kommunalen und staatlichen Institutionen, ohne deren aktive Förderung eine nachhaltige Entwicklung von Eisenbahninfrastruktur und Bahnverkehren nicht möglich wäre.

Innovationsfähigkeit und die Bereitschaft, auch politisches Risiko auf sich zu nehmen,

**Georg Radke,  
Geschäftsführer der Deutschen  
Regionaleisenbahn GmbH**

***"Die Strecke der Elbe-Heide-Bahn zeigt die Bedeutung von Eisenbahnnebenstrecken für eine Region – für die Mobilität der Menschen und deren wirtschaftliche Entwicklung. Deshalb muss der Bund auch Verantwortung übernehmen und auch NE-Bahnen gleichberechtigt fördern."***

sind Eigenschaften, welche die politischen Entscheidungsträger zeigen müssen. Eigenschaften, die im Land Sachsen-Anhalt und im Landkreis Wittenberg unzweifelhaft zu einem erfolgreichen Ende der Testphase und einer nun langjährigen Verkehrszusage geführt haben.

## Vorgestellt:

Die Deutsche Regionaleisenbahn Gruppe ist ein konzessioniertes Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen und ist mit insgesamt 850 Kilometer Eisenbahnstrecken das größte nicht-bundeseigene EIU in Deutschland.

Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH hat das vorrangige Ziel, Bahnstrecken mit Potential im Personen- oder auch Güterverkehr in der Fläche zu erhalten, also die Stilllegung oder Entwidmung durch Trassensicherungsverträge zu verhindern. Meist lassen sich diese Strecken dann für die verladende Wirtschaft (Güterkunden) oder für den privaten Personenverkehr mit Partner aus Kommunen, Verbänden und Unternehmen wirtschaftlich weiter betreiben. Dafür hat die DRE seit ihrer Gründung bereits über 160 Strecken untersucht und bewertet.

Für den Betrieb von Strecken für den Nahverkehr entwickelte die DRE in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Bahnkunden-Verband innovative neue SPNV-Modelle. Die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH wurde vom Deutschen Bahnkunden-Verband e.V. zur besseren Erreichung seiner Ziele 1993 gegründet.

Internet: [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de)

St.Nr.	KBS	Land / Örtlicher DBE-Betrieb	km (andere/w. in länderübergreifendem Anteil)	Strecke	Land km	ÖPNR-Regime (A)	Status
<b>länderübergreifend</b>							
6830	218	Elbe-Bahn		Pratau - Torgau	ST 23/ SN 18		§ 9 AEG
6831	218	Holz-Bahn		Pretzsch (Elbe) - Eilenburg Ost	ST 15/ SN 20		§ 9 AEG
6653	542	Werdauer Weidbahn		Werdau West - Wunschedorf (Elster)	TH 20/ SN 6		§ 11 AEG
6656	543	Wartelbahn		Schönberg (Vogtland) - Schleiz West	SN 6/ TH 19		§ 9 AEG
6726	584	Uerotrübahn		Nebra - Artam	ST 9/ TH 16		§ 9 AEG
<b>Freistaat Bayern - 127 km</b>							
5231	809	Unterrheinische Steigerwaldbahn		Kitzingen-Elwashaussen - Gochsheim			§ 9 AEG
5110	818	Etzschalbahn		Strullendorf - Frensdorf			§ 9 AEG
5111	819	Oberrhäinische Steigerwaldbahn		Frensdorf - Schlusselfeld			§ 9 AEG
5006	862	Fichtelgebirgsbahn		Bayreuth Hbf - Warmensteinach			§ 9 AEG
5843	881	Granitzbahn		Passau-Vogtland - Passau-Rosenau			§ 9 AEG
				Passau-Rosenau - Hausenberg			§ 11 AEG
5844	881	Untere Donaubahn		Erlau - Obernzell			§ 11 AEG
<b>Land Brandenburg - 129 km</b>							
6827	213	Elbe-Elster-Bahn		Mühlberg (Elbe) Abzw. Kir. - Mühlberg Pbf			§ 9 AEG
6826	213	Niederlausitzer Eisenbahn		Falkenberg (Elbe) - Beeskow			§ 9 AEG
6842	217	Brandenburgische Städtelbahn		Niemegk - Bad Belzig			§ 9 AEG
6153	-	Güterverkehrszentrum Berlin Ost		Fargeschleuse - Freientrink			§ 9 AEG
<b>Land Niedersachsen - 20 km</b>							
6905	113	Jerzo/Itzehoebahn		Lüchow (Weend) - Darnenberg (Elbe) Ost			§ 9 AEG
<b>Freistaat Sachsen - 300 km</b>							
6877	223	Horka-Probusen-Kammbahn		Horka - Lodenau		11	§ 9 BOA
				Lodenau - Steinbach (Helle)		4	§ 11 AEG
6214	231	Ungeländebahn		Niedercunnersdorf - Löbau (Sachs)		7	§ 9 AEG
6587	231	Lausitzer Bergland-Bahn		Ebersbach (Sachs) - Niedercunnersdorf		8	§ 9 AEG
6588	232	Muskatbahn		Sieffernsdorf Bgr - Eibau		11	§ 9 AEG
6216	239	Lausitz-Semmering-Bahn		Neukirch (Laus) West - Neustadt (Sachs)		13	§ 9 AEG
6629	529	Mühlentalbahn		Glauchau (Sachs) - Großbothen		63	§ 9 AEG
6632	529	Mühlentalbahn		Rochlitz - Narsdorf		9	§ 9 AEG
6432	529	Mühlentalbahn		Dittmannsdorf - Penig		2	§ 11 AEG
6636	-	Limbach-Obertrömsen Eisenbahn		Limbach (Sa) - Hartmannsdorf (b Chemnitz)		2	§ 9 BOA
6637	-	Limbach-Obertrömsen Eisenbahn		Limbach (Sa) - Obertrömsen		2	§ 11 AEG
6638	-	Limbach-Obertrömsen Eisenbahn		Limbach (Sa) - Kändler		2	§ 11 AEG
6823	503	Trebbener Bahn		Beucha - Trebsen (Milde)		17	§ 9 AEG
<b>Land Sachsen-Anhalt - 215 km</b>							
6901	303	Altmarkbahn		Salzwedel - Geestgottberg		43	§ 9 AEG
6900	303	Jerzo/Itzehoebahn		Klötze - Salzwedel		33	§ 9 AEG
		Drittelingbahn		Oberfelde - Klötze		27	§ 11 AEG
6861	316	Zuckerbahn		Blumenberg - Klein Warzeleben		9	§ 9 AEG
				Klein Warzeleben - Eilsleben		18	§ 11 AEG
6803	-	Halle-Hettstedter Eisenbahn		Halle-Nietleben - Hettstedt		48	§ 9 AEG
<b>Freistaat Thüringen - 146 km</b>							
6683	558	Thüringer Oberlandbahn		Triptis - Rempendorf		42	§ 11 AEG
				Rempendorf - Ebersdorf-Friesau		5	§ 9 BOA
6688	567	Stae- und Meritz-Bahn		Probstzella - Ernsthai (Rennig)		23	§ 11 AEG
6725	587	Kyllhäuserbahn		Bretleben - Sondershausen-Jecha		26	§ 11 AEG
				Sondershausen-Jecha - Sondershausen		4	§ 9 AEG
<b>Gesamt-Infrastrukturlänge</b>					<b>837</b>		

Die km-Angaben der Länder beinhalten auch den Anteil an den länderübergreifenden Strecken; unterstrichen: = Netzanschluss-Bahnhof.

BY = Bayern; SN = Sachsen; ST = Sachsen-Anhalt; TH = Thüringen;

Infrastruktur-Status: § 9 AEG (Öffentliche Strecke); § 11 AEG (Stillsgelegte Strecke); § 9 BOA (Anschlussbahn)

## Ausblick

# Anwendungsmöglichkeiten des Bahn/Bus-Verkehrsmodells in anderen Regionen

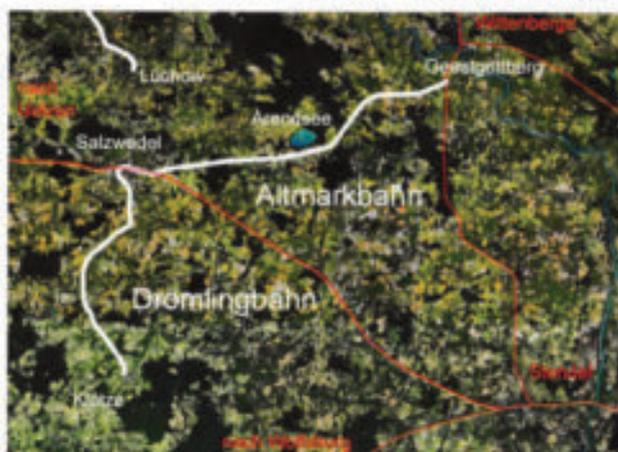
Im Kreis Wittenberg hat sich in den erfolgreich verlaufenen zweieinhalb Jahren der Testphase des Schmiedeberger Modells gezeigt, dass grundlegend neue, kostenoptimierte und nahe an den Bedürfnissen der Kunden befindliche Verkehrsorganisationen praktisch umsetzbar sind. Öffentlicher Nahverkehr auf der Schiene muss nicht zwangsläufig nach den starren bestehenden Regularien stattfinden, auch was den Finanzierungsrahmen angeht. Die Regionalisierungsmittel werden ohnehin nicht mit den steigenden Kosten im SPNV Schritt halten können.

Das nun umgesetzte und für praktikabel bescheinigte Modell eines SPNV unter der Regie des ÖPNV-Aufgabenträgers ist zum ersten Mal ein Ansatz, bestehende Schienenverkehre auf ländlichen Strecken, welche Gefahr laufen, abbestellt zu werden, dauerhaft sichern zu können. Kommunale Institutionen haben darüber hinaus sogar die Möglichkeit, entweder in Eigenregie oder durch Geschäftsbesorger mit entsprechenden Konzessionen sogar eigene Strecken zu betreiben oder betreiben zu lassen, wenn sie für die Wirtschaftsentwicklung, den Tourismus oder eine grundlegende Verbesserung des öffentlichen Verkehrs für hilfreich erachtet werden. Damit haben Landkreise wie Städte auch ein

neues Instrument der aktiven Wirtschaftsförderung, deren Kosten sie in Abstimmung mit dem jeweiligen Landesministerium selbst beeinflussen können. Diese Möglichkeiten sind praktisch für alle Landkreise in ländlichen Regionen interessant, welche sich in der Negativspirale eines Bevölkerungsrückgangs und der Reduzierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere Schienennahverkehrs, befinden. Anbei sollen einige Beispiele gegeben werden, wo das Schmiedeberger Modell nach Vorprüfung durch den DBV Mehrwerte schaffen würde.

### Die Altmarkbahn (Sachsen-Anhalt)

In der Altmark bieten sich verschiedene Funktionen für die Bahn an, welche wachstumsfördernde Wirkung hätten.



Zum einen bedarf es in der Region eines zumindest saisonalen Tourismusverkehrs, hier insbesondere zum Ausflugsziel Nummer 1, dem Arendsee. Zum anderen könnten verschiedene Unternehmen einen Gleisanschluss nutzen, um kostengünstig über die Schiene Waren zu befördern. Ein insbesondere für die Mobilität der Bevölkerung wichtiger Faktor ist die schnelle und komfortable Verbindung an die ICE-Trasse Hamburg-Berlin über den Anschluss in Wittenberge. Denkt man Ländergrenzen überschreitend, so erkennt man die Synergien, welche eine Verbindung des Altmarknetzes mit dem Netz im Wendland, hier der Jeetzeltalbahn von Dannenberg nach Lüchow, hätte. Morgendlicher Pkw-Verkehr aus dem Wendland zum Bahnhof Salzwedel zeigt hier den offenkundigen Bedarf. Würden die investiven Voraussetzungen in Niedersachsen wie Sachsen-Anhalt geschaffen, könnte sich hier eine durch das Schmiedeberger Modell wirtschaftlich tragbare Form der Betreuung des Gesamtnetzes darstellen lassen - zum Wohle der Einwohner, der Unternehmen und der Touristen.

### Die Voralbahn (Baden-Württemberg)

Die Eisenbahnnebenstrecke zwischen Göppingen und Bad Boll südöstlich von Stuttgart ist ein gutes Beispiel dafür, wie durch einen sinnvollen Verkehrsmix eine wirtschaftliche Basis für die Wiederinbetriebnahme der Strecke darstellbar wäre. Auch hier geht es nicht darum, den Bus aus dieser Region zu verdrängen, sondern sinnvolle und über-

schneidungsfreie Bahn-Bus-Verkehre aufzubauen. Gelingt hier dazu noch der Lückenschluss zwischen Bad Boll und Weilheim/Teck, bestünde die Möglichkeit, insbesondere den morgen- und nachmittäglichen Berufsverkehr nach Bad Boll und Richtung Stuttgart über die Schiene abzuwickeln. Dabei könnten die verkehrsstarken Zeiten durch die Schiene durchgeführt werden, die lastarmen Zeiten durch den Bus. Andere Modelle sind ebenfalls denkbar. So könnte die S-Bahn auch in Göppingen geteilt werden, wobei ein Teil Richtung Donsdorf weiterfährt, der andere die Stichstrecke nach Bad Boll. Bei der Rückfahrt können die beiden Zugteile dann wieder vereint werden. Das gleiche wäre auch durch ein Stadtbahnssystem nach Karlsruher Vorbild möglich. Eine optimale Vernetzung zwischen Bahn und die Feinbedienung leistenden Busse ergäbe sich auch, wenn sich Busunternehmen zu echten Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterentwickeln würden - wie im Landkreis Wittenberg geschehen. Damit sind neue und verbesserte Einnahmemöglichkeiten realisierbar und Synergien möglich.





Mühlberg  
(Elbe)

171056-5

Vorsichtig eingestiegen



### Die Muldentalbahn (Sachsen)

Mit insgesamt 74 Kilometer Länge ist sie eine wichtige Verbindung und Anbindung an Haupttrassen der DB und ermöglicht einen direkten Zugang zu einer der landschaftlich und damit auch touristisch reizvollsten Regionen Sachsens. Die Abbestellung des Verkehrs lag hier auch in Defiziten der Infrastruktur begründet, welche nicht nur durch Umweltkatastrophen wie dem Jahrhunderthochwasser 2002 geschuldet waren.

Für eine Wiedernutzung der Muldentalbahn in voller (Rest-)Länge kommt es besonders auf den Verkehrsmix an. Im nördlichen Abschnitt leistet der Güterverkehr seinen Beitrag zum Erhalt der Schienenwege, im mittleren und südlichen Abschnitt der Tourismus- und Ausflugsverkehr. Als dritte Säule kann nun ein bedarfsabhängiger Personenverkehr etabliert werden, der sinnvoll vernetzt mit dem Bus die Schiene wieder zu einem Rückgrat der öffentlichen Mobilität im Muldental macht. Hierfür bedarf es jedoch des politischen Willens – genau wie in der Dübener Heide. Aufgrund der finanziell schwachen Ausstattung der Kommunen muss das Land seiner Verantwortung für die Infrastruktur übernehmen – für eine fortführende und erfolgreiche Regional- und Wirtschaftsentwicklung in Südwestsachsen.

## Die Niederlausitzer Eisenbahn (Brandenburg)

Das Potential der Niederlausitzer Eisenbahn liegt in der Verbindung zweier Regionen und dem direkten Anschluss von für Südbrandenburg wirtschaftlich wie touristisch wichtigen Gebieten. Sie ist eine Diagonalverbindung, welche dem Raum östlich Berlins, insbesondere

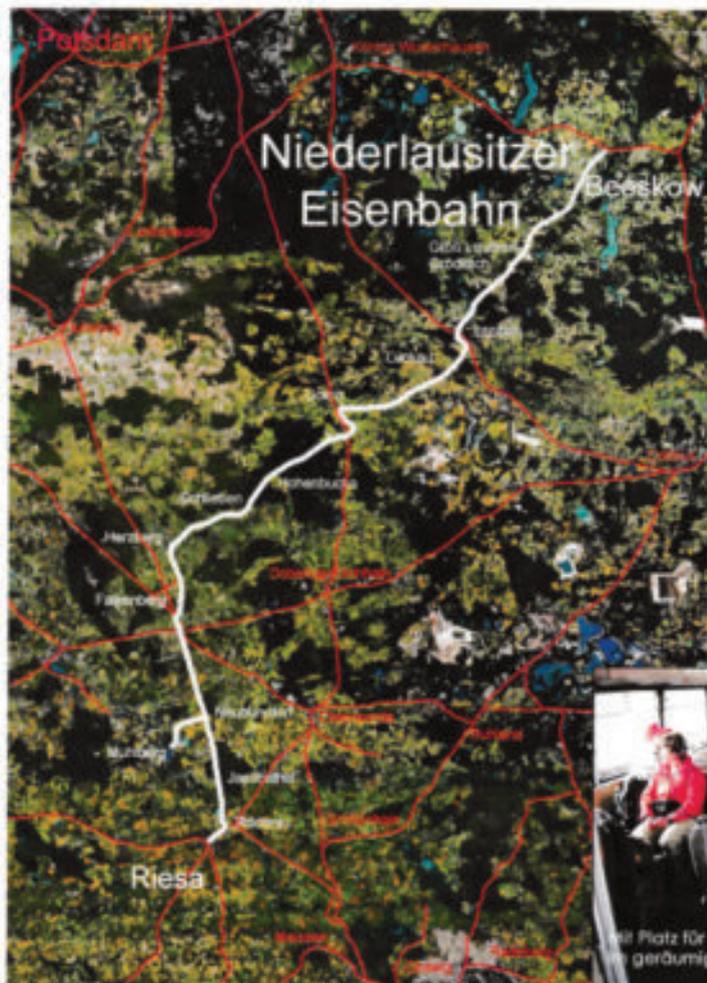
auch für den grenzüberschreitenden Güterverkehr aus und nach Osteuropa, eine Alternativtrasse nach Südwestdeutschland zur Verfügung stellt, die Zeit- und Kostenvorteile gegenüber den vollen DB-Trassen bietet.

Gerade für die an der Strecke liegenden Naturschutz- und Ausflugsgebiete ist es von großem Vorteil, zumindest saisonal Zugverbindungen für Ausflügler mit

Fahrrädern oder auch anderem sperrigen und größerem Gepäck anbieten zu können, was dann insbesondere bei der relevanten Zielgruppe der Jüngeren von großer Bedeutung ist.

Möglich ist auch eine Verlagerung des Schülerverkehrs auf die Schiene nach Herzberg (Elster), hier müsste jedoch das Bussystem vorher neu geordnet werden.

Im Mix kann man so eine verkehrspolitisch sinnvolle Alternative zum vorhandenen existierenden Verkehrskonzept ohne die Bahn darstellen. Denn ohne die Bahn wird das strukturschwache Südbrandenburg weiter an Boden verlieren.



...all Platz für mehr - die Angler von Tautz auf  
geräumigen Schienenbus. Foto: URL



**Impressum (2. Auflage, Nachdruck)**

Deutscher Bahnkunden-Verband e. V.

Bundesverband

V.i.S.d.P.: Gerhard J. Curth

Wilmersdorfer Straße 113/114

10627 Berlin

Fon: (030) 63 49 70 76

Fax: (030) 63 49 70 99

E-Mail: [marketing@bahnkunden.de](mailto:marketing@bahnkunden.de)