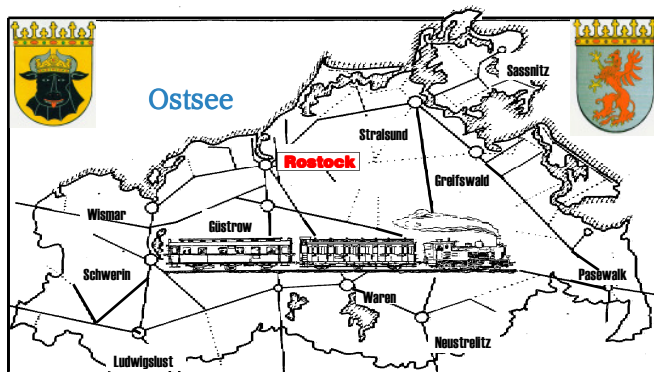


# Mecklenburgischer Eisenbahn - Verein e. V.

Postfach 151040 , D – 18061 Rostock



gemeinnütziger Verein  
Mitglied im Bundesverband  
Deutscher Eisenbahnfreunde e. V.

**BDEF**

Informationsblatt

6/2011

vom 04.12.2011

Internet: [www.mev-rostock.de](http://www.mev-rostock.de)

eMail: [mail@mev-rostock.de](mailto:mail@mev-rostock.de)

## Neues Jahr, neue Eisenbahnpolitik?

Erwartet uns was neues, ergreifendes? Eher nein, denn das Verkehrswesen ist seit Jahren unterfinanziert und es gibt einen erheblichen Rückstau an investiven Vorhaben. Nicht immer nachvollziehbar ist dazu die Preissteigerung, die höher als die allgemeine Inflationsrate im Lande ist. Auch aus diesem Grund kommen immer wieder Vorhaben auf die Schiebeliste. So ist der aktuelle Bundesverkehrswegeplan nur noch das Papier wert, auf dem er geschrieben ist. Es gab also Entscheidungen mit dem Bundesverkehrsministerium, neue Vorhaben nicht mehr zu beginnen und konkret die begonnenen Vorhaben zu Ende zu führen. Auch dass sollte uns optimistisch stimmen, dass die Vorhaben Neubaustrecke Halle – Erfurt—Ebensfeld durch den Thüringer Wald weitergeführt werden sowie einige andere, auch unsere Ausbaustrecke nach Berlin, nicht ganz dem Rotstift unterliegen. Es ist nicht Zeit und Platz, alles aufzuführen, am Rande sei noch vermerkt, dass die Eisenbahnverbindung zur Insel Usedom nicht mehr so im Blickpunkt steht, wie vor einem Jahr, wo noch Hoffnung bestand, mit dem Vorhaben ab 2015 zu beginnen. Wenn es denn jemals wieder wird, sind wir schon zufrieden. Aber bei der DB AG gibt es ja noch viele ideelle und materielle Baustellen. Scheinbar traut sich keiner an die Neuausrichtung eines kundenfreundlicheren Tarifsystems heran, zu verfahren scheint die Situation zu sein. Neben der Sanierung der Bahnhöfe als Erscheinungsbild der Eisenbahn sind auch logistische Probleme zu bewältigen. Unter der Überschrift „Regionalisierung des Eisenbahnwesens“, wo die Länder als Besteller für Verkehrsleistungen auftreten, gibt es deutschlandweit auch Harmonisierungsbedarf. Die Regional-Express-Züge mit ihrem teilweisen Langlauf als Ersatz für den Fernverkehr enden oft an Ländergrenzen, weil man sich politisch-fachlich mit den Nachbarn nicht einig wird. Beispielsweise der uns bekannte RE 5 Rostock—Lutherstadt Wittenberg oder Wismar—Jüterbog. Kundenfreundlicher wären die Verbindungen nach Dresden oder Leipzig, auch wenn die bisherigen Doppelstockzüge keinen langstreckentauglichen Sitzkomfort bieten. Scheinbar spielt Sachsen nicht mit, die nur noch ihre Haushaltskonsolidierung im Sinn haben, weil sie über Jahre hin über ihre Verhältnisse gelebt haben. Da alles dynamisch, also in Bewegung zu sehen ist, geben wir die Hoffnung nicht auf, dass auch die noch bestehenden Ecken und Kanten in der Kundenfreundlichkeit des Verkehrsangebotes der deutschen Eisenbahnen nach und nach verschwinden.

So gehen wir mit Zuversicht in das neue Jahr und hoffen auf stabile politische und wirtschaftliche Verhältnisse; und dass wir noch greifbare Fortschritte erleben werden.

LS

Zum bevorstehenden Weihnachtsfest wünschen wir allen Mitgliedern, deren



Angehörigen und Freunden schöne geruh-  
same Feiertage und reiche  
Geschenke.

Ebenso wünschen wir einen



## **1. Vereinsnachrichten**

**1.1. Beitragszahlung:** Zum Monatsende Oktober 2011 können wir endlich die vollständige Begleichung der Beiträge im Zahlungseingang feststellen. Auch den bisher Säumigen sei noch ein Dankeschön nachgereicht!

### **1.2. Einladung zur Jahreshauptversammlung**

Hiermit werden alle Mitglieder des Mecklenburgischen Eisenbahn-Vereins e.V. zur ordentlichen Mitgliedervollversammlung am **03. März 2012 / 11 Uhr** eingeladen. Die Mitglieder mögen sich terminlich darauf vorbereiten, da neben der Rechenschaftslegung für 2011 auch weitgehende Beschlüsse zur Perspektive des Vereins zu treffen sind. Anträge der Mitglieder werden bis Ende Januar beim Vorstand erbeten. Die Tagesordnung wird mit dem Info-Blatt 1/2012 Ende Januar bekannt gegeben. Tagungsort wird wie bisher die Gaststätte „Goldener Anker“ in der Schnickmannstraße sein.

### **1.3. HERZLICHE GRÜSSE ZUM GEBURTSTAG**

in der Nach-Weihnachtszeit gehen an  
unser Mitglied Klaus Pfafferott zum 28.12.2011  
und an den uns befreundeten Herrn Hans-Georg Tack zum 30.12. 2011

### **1.4. Unsere nächsten Treffpunkte**

Am 12.12. ab 17 Uhr in der Gaststätte „Genesis“ am Hauptbahnhof,  
Am 09. und 23. Januar ab 17 Uhr, ebenda.  
Am 13. Februar ab 17 Uhr ebenda.  
Am 03. März ab 11 Uhr in der Gaststätte „Zum Goldenen Anker“ (Mitgliedervollversammlung)

## **2. Aus dem Vereinsleben**

Neben unseren regelmäßigen Treffen an den Vereinswagen im Stadthafen mit einhergehender Winterfestmachung galt es, das durch Fremdeinwirkung beschädigte Schloss des Ausstellungswagen zu erneuern und im Nachgang vom Feiertag am 3. Oktober Graffiti-Schmierereien zu beseitigen.

Ansonsten wurden Szenarien erwogen und diskutiert, wie die Fortführung über 2012 hinaus gestaltet werden könnte. Entsprechende Beschlüsse müssen auf der Mitgliedervollversammlung gefasst werden. Mit zufriedenstellender Aufmerksamkeit war die vorbereitete Ostkreistagung im BDEF zu werten.

Auf Anfrage des stellv. Vorsitzenden, Herrn Bürkner aus Berlin, hatten wir diese für den 5. November organisiert. Was tun? Die Frage stand für uns. Der „Molli“ hat nicht nur Winterpause, sondern mehr monatige Betriebsruhe wegen Gleisbauarbeiten, bei der DB AG gibt es in Rostock nichts Bewegendes, also sprachen wir die Wismarer Freunde an, die als städtisches Denkmalobjekt, den Lokschuppen wie der hergerichtet haben und erste Erfolge verzeichnen können. So haben wir auch die Aktivitäten der Wismarer Eisenbahnfreunde in den Fokus gestellt, da sie somit überregional weiter bekannt werden.

Insgesamt trafen sich dann 19 Freunde, aus Berlin, Dresden, Schwerin und auch aus Wilhelmshaven, die nächstes Jahr den Bundesverbandstag ausrichten werden. Die Leistungen des 2000 gegründeten Wismarer Vereins und die Erfolge, den Lokschuppen als städtischen Denkmalobjekt in einen Anziehungspunkt zu verwandeln, fanden große Beachtung. Mit Stolz präsentierte der Vorsitzende auch die restaurierte Drehscheibe in einem Probelauf. Auch die Ausführungen zur Geschichte der früheren Wismarer Waggonfabrik, insbesondere wie es um den Triebwagenbau der 30er Jahre und nach 1945 weiter ging, fanden ungeteilte Aufmerksamkeit. Die Organisation von Essen und Trinken hat auch bestens geklappt und alle waren zufrieden, ohne Gegenstimmen, reisten die Teilnehmer am späteren Nachmittag vom kleinstädtisch anmutenden Bahnhof Wismar wieder ab.

Wir Rostocker waren mit 3 Mitgliedern präsent.

Wer sich mehr über die Wismarer Aktivitäten informieren möchte, der schaue nach unter:

[www.lokschuppen-wismar.de](http://www.lokschuppen-wismar.de)

**Beilagenhinweis für Nicht-Rostocker:**

**Chronik zum Umbau des Verkehrsknotens Warnemünde Werft, Teil 1**

### 3. Von den Eisenbahnen der Welt

Der Geschäftsführer der norwegischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft, Knut Halvorsen, brachte im Oktober ein spektakuläres Projekt in die Öffentlichkeit, Ausführungen dazu erfolgten bei der Vorpommerschen Wirtschaftsvereinigung, die zu einer lebhaften Diskussion über die in Norwegen entwickelten Pläne führte. Dabei handelt es sich um einen **97 km** langen **Tunnel unter der Ostsee, der Malmö mit Stralsund** verbinden soll. Norwegen möchte, dass mit einer Fahrzeit von Oslo bis Berlin in 4-5 Stunden erreicht wird. Die Ostsee-Anrainerstaaten wollen näher zusammenrücken. Auf deutscher Seite würde eine neue, zweigleisige Schnellbahn (entlang der bisherigen Nordbahn) mit ein oder zwei Zwischenhalten entstehen. Die geschätzten Baukosten von 20 Mrd. Euro stellen kein Problem dar. Das sei weniger, als der inflationsbedingte Verlust der Währung der letzten 10 Jahre. Bei der Vorstellung des Projektes wurde gesagt, Deutsche sollten mit ihrem Fachwissen das Projekt realisieren, Norwegen übernimmt die Finanzierung. Da die Planungen schon anlaufen, könnte mit einem Baubeginn 2020 und einer Fertigstellung 2030 gerechnet werden. Bautechnische Schwierigkeiten werden auf dem Ostseegrund nicht erwartet. Es gebe eine Finanzierungssicherheit aus dem Ölgeschäft von mehr als 100 Mrd. Euro, was eine absolute Sicherheit darstellt. (Vgl. Seite 4).

Das rief bei den deutschen Politikern Erstaunen und fast Ungläubigkeit hervor, wie mutig die Skandinavier ein Zukunftsprojekt angehen wolle. Da sieht man wieder, wie kleinkariert die Deutschen denken, von Heute zu Morgen bzw. bis zur nächsten Wahl. Begrüßen würden sie es jedenfalls!

#### **Verkehrswege nach Skandinavien (Tunnel Stralsund) und eine neue zukunftsweisende Alternative für einen nachhaltigen Verkehr und ein Weg gegen die Klimawandel**

Diese Veröffentlichung des Projektes rief sofort einen anderen, auf deutscher Seite entwickelten Entwurf einer Brückenverbindung von Rostock nach Gedser auf den Plan. Aus eigener früherer Erkenntnis ist bekannt, dass der ehemalige DR/DB-Mitarbeiter Günther Purbach etwa ab der Jahrtausendwende einen Plan für eine neuartigen Flach-/Hochbrücke mit ca. 60 m Durchfahrts Höhe und Windenergieanlagen an den Pylonen auf den Brückenfundamenten entworfen hat. Diese können den erforderlichen Strom für die Eisenbahnbrücke mit anfangs Ro-Ro-Verkehr für Straßenfahrzeuge oder andere Transportsysteme (geplant sind Hochgeschwindigkeitsschüttelsysteme) bzw. Anwendungen erzeugen. Es wäre möglich, soviel Strom zu produzieren, dass die Amortisationskosten für die Brücke in großem Maß aufgebracht werden könnten. Aber das war dem Bahnvorstand und der Politik damals zu weit vorausgedacht und durfte nicht öffentlich werden. Das entwickelte Modell galt auch als Alternative zu der geplanten festen Fehmarn-Belt-Querung. Jetzt, am 1.11.11 hat die Ostseezeitung über die mögliche Lösung auf Initiative und direkter Mitwirkung von Herrn Purbach berichtet. Da das vorgestellte Projekt auf der Basis eines gültigen Patentes und umweltfreundlicher Energieerzeugung basiert und für die nächsten 100 Jahre eine "alternativlose" transeuropäische Verkehrsachse ohne Konkurrenz zum "Schwedentunnel" bilden kann, müssten alle Wirtschaftsunternehmen und Politiker dafür stimmen. Die Fehmarn-Belt-Querung würde allerdings ein Schattendasein fristen, die wohl nur noch im Interesse von S-H liegen würde.

Wesentlich für Herrn Purbach ist, dass das EUKLID Projekt (Europäisches Klimaprojekt Deutschland und Dänemark) einen Betrag gegen den Klimawandel liefern soll, da es einerseits auf eine gewaltige profitable erneuerbare Energieerzeugung und andererseits auf ein Hochleistungsbahnkonzept ausgerichtet ist. Das Verkehrssystem soll auch dem hochklimaschädlichen Luftverkehr Konkurrenz machen. Weltweite Nachnutzungen sind hier ableitbar.

Insgesamt ist das Verkehrsprojekt geeignet, einen völlig neuen, kostengünstigen Hochleistungsstandard für die transeuropäischen Bahnverkehrswege zu definieren.

Technische Einzelheiten könnten im OZ-Archiv nachgelesen werden oder könnten als Kopie von der Zeitung bei der Redaktion des MEV gegen Unkostenbeitrag bezogen werden.

---

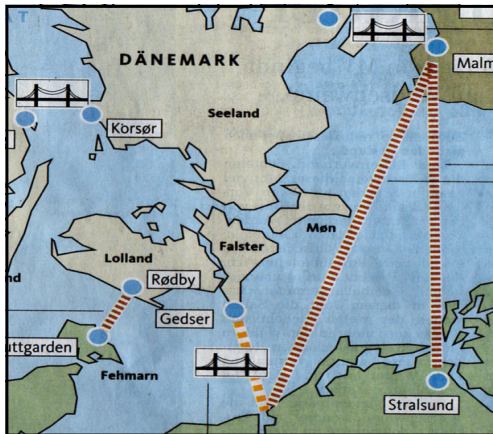
**DB:** Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit werden die Unternehmensbereiche DB Regio und DB Bus ab 01.01.2012 zusammengelegt und firmieren künftig unter DB Regio Bus. Beide Bereiche behalten ihre Tätigkeitsfelder und werden durch einen neuen Vorstand im DB Konzern vertreten. Hintergrund? DB Bus arbeitete nicht so effektiv wie gewünscht und DB Regio erwirtschaftet dank der Zuschüsse der Länder Gewinne.

**Warnemünde:** Der Bahnübergang Bahnhofstraße zur Werft wurde am Montag den 14.12.2011 dauerhaft geschlossen, nachdem um 14 Uhr die neue Straßenbrücke des „Nordkreuzes“ dem Verkehr übergeben wurde. Wer mit dem Auto von Warnemünde zur Werft will, hat künftig einen umständlicheren Weg zurück zu legen. Fußgängern steht die Bahnunterführung am neu gestalteten Haltepunkt W. Werft zur Verfügung.

**Berlin:** Neben der Großbaustelle Ostkreuz wird sich auch die Großbaustelle Ostbahnhof noch längere Zeit hinziehen. Hier wird die gesamte Hallenkonstruktion generalüberholt, in einem Aufwand, der einem Neubau gleichkommt. Neben der Stahlsanierung kommt eine neue Dacheindeckung mit neuen Oberlichtern zur Ausführung.

**Stralsund:** Gleiserweiterungen für den Güterverkehr sind im Werden. So wird der Hafen in Vierow von einem Abzweig der Greifswald–Lubminer Strecke erschlossen, Der Frankenhafen von Stralsund bekommt Gleisanschluss über den bestehenden Werftanschluss und im Fall der Reaktivierung des Gleises Greifswald–Ladebow hat sie die TME (Torsten Meinke Eisenbahn, von der Zarrentiner Strecke) um die Betriebskonzession bemüht.

## 4. Bilder aus der Welt der Eisenbahnen



Zur Veranschaulichung der ins Gespräch gebrachten Tunnelverbindung von Skandinavien zum europäischen Festland. Siehe auch den Text auf der Vorseite.

Grafik: OZ vom 01.11.2011

Von einem Fesselballon aus ist es ein Genuss, die Göltzschtalbrücke aus der Luft zu sehen und den Blick ins Vogtland schweifen zu lassen. Unten noch die Reste des Talbahnhofes einer früheren Nebenbahn nach Reichenbach.i.V. .  
Foto: L.Schultz am 1.9.11



Abfahrbereit steht der Sonderzug zum Molli-Jubiläum am 07. August 2011 in Rostock am Bahnsteig 9. Wie oft wird man sich an dem Bild eines historischen Personenzuges in Rostock noch erfreuen können?

Foto Peter Husack

Die neue Straßenbrücke am Haltepunkt Warnemünde Werft löst die frühere Schrankenanlage der Bahnhofstraße ab. Alle bisherigen Güterbahnhofsanlagen wurden im Rahmen des Bauvorhabens abgebrochen.

Foto L.Schultz



Gruppenbild der Teilnehmer an der BDEF-Ostkreis-Tagung am 5.11.2011 am Rande der Drehscheibe, deren Funktion derzeit vorgeführt wird von Andreas Nielsen, dem Vereinsvorsitzenden.

Foto: L. Schultz



Redaktion der Ausgabe: Lothar Schultz. Eine Gewährleistung für den Inhalt der einzelnen Beiträge wird nicht übernommen, alle Haftungs- und Gewährleistungsansprüche schließen sich aus.

Hinweise zu inhaltlichen Beiträgen aller sowie Meinungen zum Internetauftritt und zur Gestaltung dieser Informationsblätter werden dankend entgegengenommen.  
Die Redaktion.