

Hoffen und Bangen um Muldenberg

Wie geht es weiter nach dem Aus für das Bahnprojekt Via Wilzschhaus? Vorschläge liegen bereits auf dem Tisch.

VON THORALD MEISEL

MULDENBERG – Der Förderverein historische westsächsische Eisenbahnen (FHWE) hat mit der DB Netz AG eine Variante erarbeitet, eine Gleisverbindung zwischen Hammerbrücke und Muldenberg herzustellen und am dortigen Verkehrshalt eine reine Umsteigemöglichkeit mit Bahnsteig zu schaffen. Das würde die planungsrechtlich komplizierte Weichenverbindung ersetzen, über deren Realisierung seit fast fünf Jahren erfolglos gesprochen wurde.

Das geht aus einer Mitteilung hervor, mit der der FHWE auf das Aus für das vogtländisch-erzgebirgische Bahnprojekt „Via Wilzschhaus“ reagiert. Der Förderverein Via Wilzschhaus und die gleichnamige GmbH hatten am 10. Januar erklärt, dass das Projekt in der geplanten Form nicht realisierbar sei.

Muldenberg droht Wegfall

Abgesehen vom Vorteil, dass die touristischen Verkehrsangebote des FHWE wie der „Wernesgrüner Schienen-Express“ künftig Muldenberg anfahren könnten, wäre es auch eine Möglichkeit, den Verkehrshalt Muldenberg generell zu retten. Für den Betrieb des Mittelbahnsteigs in Muldenberg gilt eine Ausnahme genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes, die im Juli ausläuft. Dann würde der Verkehrshalt Muldenberg aus Einsparungsgründen wegfallen.



Im April 2013 verkehrte erstmals ein Triebwagen zwischen Adorf und Muldenberg mit Anschluss per Bus an den „Wernesgrüner Schienen-Express“, der zwischen Hammerbrücke bis Wilzschhaus verkehrt. Nun droht im Sommer die Einstellung des Verkehrshalts in Muldenberg.

FOTO: EBERHARD MÄDLER/ARCHIV

Ein weiteres Projekt des Fördervereins ist der Aufbau eines touristischen Reisezuges am Bahnhof Wilzschhaus als Ergänzung und Erweiterung des bisherigen, rein saisonalen Verkehrsangebots mit dem „Wernesgrüner Schienen-Express“. Dafür wurde eine Spendenaktion unter dem Motto „Zug um Zug zum Zug“ ins Leben gerufen. Außerdem will der FHWE den Betrieb bis Schönheide-Ost erweitern.

Dass das mit großen Engagement verfolgte vogtländisch-erzgebirgische Bahnprojekt nicht realisiert werden konnte, hat aus Sicht des FHWE vielfältige Ursachen. Ein nicht unerheblicher Aspekt war dabei die Trägerstruktur. Geplant gewesen war ursprünglich ein Zweck-

verband, dem neben den sechs Kommunen Grünbach, Muldenhammer, Schönheide, Stützengrün und Steinberg und Eibenstock auch der Vogtland- und der Erzgebirgskreis angehören sollten.

Da es jedoch nicht gelang, beide Landkreise für eine aktive Mitarbeit und Beteiligung zu motivieren, standen gewichtige Partner von Beginn an nicht zur Verfügung. Kompensiert werden sollte dies durch die Gründung einer GmbH, welche als Träger für verschiedene Maßnahmen des Gesamtprojekts die Verantwortung an Stelle des Zweckverbandes übernehmen sollte. „Dass eine solche Lösung nur bedingt geeignet sein kann, steht mit Sicherheit außer Frage“, heißt es dazu.

Bei aller Betonung des touristischen Schwerpunktes handelte es sich beim Projekt Via Wilzschhaus letztlich um den Ausbau- und teilweisen Neubau einer Eisenbahnverkehrsanlage. Dazu, so der FHWE, sei eine sach- und fachkompetente sowie mit einem liquiden Finanzhaushalt versehene Trägerstruktur notwendig gewesen.

Kompliziertes Umfeld

Die Schuld des Scheiterns allein bei den am Projekt beteiligten Verantwortungsträgern zu suchen, ist aus Sicht des Fördervereins falsch. Die Rahmenbedingungen in Sachsen, wo alle politischen Institutionen das Augenmerk auf die Straße als Verkehrsträger richten, stellen sich

KOMMENTAR

Läuft die Zeit ab?



VON THORALD MEISEL
thorald.meisel@freiepresse.de

Das vogtländisch-erzgebirgische Bahnprojekt ist gescheitert. Nun könnte mit Muldenberg der wichtige Haltepunkt für den „Wernesgrüner Schienen-Express“ wegfallen. Damit wäre dann wohl auch das Pflänzchen der Triebwagen-Verbindung mit Adorf wieder gestorben, und die Linie nach Klingenthal wird weiter ausgedünnt. Es sieht so aus, als würde Schritt für Schritt die Tatsachen geschaffen, damit die Eisenbahn im oberen Vogtland bald Geschichte sein kann. Ob das der Region dienlich sein soll, bleibt die Frage. (tm)

für ein Eisenbahnprojekt als nicht einfach dar, selbst unter touristischen Aspekten.

Laut dem sächsischen Landesverkehrsplan sollen unrentable Bahnstrecken „abseits der Oberzentren“ – darunter die Strecke von Zwickau über Falkenstein und Muldenberg nach Klingenthal – stillgelegt und durch Alternativen wie Busverkehr ersetzt werden. Würde der Verkehrshalt in Muldenberg eingestellt, könnte auch der Triebwagen von Adorf nicht mehr dort halten, und der „Wernesgrüner Schienen-Express“ wäre einer weiteren Anbindung beraubt. Dabei hatte es erst 2013 erstmals wieder Tickets für eine Fahrt von Adorf über Muldenberg bis Wilzschhaus gegeben.