



Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn im DBV

Die Halle-Hettstedter Eisenbahn – ein Zugpferd für unsere Region

Die Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) erschloss seit 1896 die Region zwischen den Städten Halle/Saale und Hettstedt im Mansfelder Land. Einen Streckenast gab es von Gerbstedt bis Friedeburg an der Saale.

Nach dem Preußischen Eisenbahngesetz war sie trotz ihrer Regelpurweite als Kleinbahn eingestuft, in Bezug auf ihre Verkehrsaufgaben, Beförderungsleistungen, Betriebsmittel und ihre räumliche Ausdehnung jedoch nicht als solche zu klassifizieren. Im Jahre 1926 wurden beispielsweise 1 608 000 Reisende befördert. Der Güterverkehr erreichte Dimensionen, die von manchen Nebenbahnen unerreicht blieben.

Infolge der Motorisierung in den 1960er Jahren gingen die Verkehrsleistungen zurück. Ab 1962 erfolgte ein Sterben auf Raten in Form von Teilstreckenstilllegungen, bis die endgültige Betriebseinstellung 2002 erfolgte.

Projekt Wiederbelebung

Ausgangspunkt für unser Projekt „Wiederbelebung der historischen Halle-Hettstedter-Eisenbahn als Bindeglied zur Vernetzung aller kulturlandschaftlichen Elemente zwischen Halle und Hettstedt“ waren Überlegungen, unsere Region als Ganzes bekannter und attraktiver zu gestalten. So wurde der Verein „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn“ Ende Februar 2007 gegründet. Mit diesem Projekt wurde ein alle Gemeinden verbindendes Element gefunden, das als Zugpferd für die Region beiträgt und sie ganzheitlich bekannter und attraktiver werden lässt.



Jeweils am Freitagnachmittag und Sonnabendvormittag treffen sich die Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn zum Grünschnitt, um die Strecke Halle/Nietleben—Halle/Dörlau freizuschneiden.
Foto: Uwe Zeug

Durch unsere Mitarbeit bei der Erstellung des Entwicklungskonzeptes für unsere Region im Rahmen der Initiative „Leader“ (Förderinstrument der EU zur Stärkung des ländlichen Raumes) wurde uns das Projekt „Elbe-Elster-Express“ der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH (DRE) bekannt. In der Folge gelang es uns, die DRE als künftigen Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu gewinnen.

Grundlage unseres Projektes ist die Reaktivierung der noch vorhandenen Eisenbahnabschnitte Halle/Nietleben—Schochwitz (Saalekreis) und Heiligenthal—Gerbstedt—Hettstedt (Landkreis Mansfeld/Südharz) für Museums- und Traditionsverkehr an Wochenenden und ausgewählten Feiertagen. Für das fehlende Zwischenstück zwischen Schochwitz und Heiligenthal ist ein Schienenersatzverkehr eines an der Strecke liegenden Vereins, der Rottelsdorfer Schlepperfreunde e. V. mit ihren historischen Bussen, vorgesehen.

Touristische Angebote

Den künftigen Fahrgästen, vornehmlich aus der Metropolregion Halle/Leipzig, möchten wir moderierte Programmangebote anbieten, in deren Rahmen sie unsere Region unter dem Aspekt ihrer kulturlandschaftlichen Besonderheiten und den landschaftlichen Schönheiten in Bezug auf Fahrrad- und Wandertourismus entdecken und erleben können. Kulturelle Potenziale sollen reaktiviert und gefördert werden, auch, um das Identitätsbe-



Strecke der Halle-Hettstedter Eisenbahn.

Eisenbahn-Verkehrskarte der DDR, 1967. Sammlung Frank Lammers.

wusstsein der hier lebenden Menschen zu stärken.

Eine Vision ist es, mit verschiedenen Museums- und Traditionsbahnen auf unterschiedlichen Spurweiten (Halle-Hettstedter-Eisenbahn, Mansfelder Bergwerksbahn, Wippliese, Selketalbahn, Harzquerbahn, Brockenbahn) als Mehrtagesprogramm von Leipzig/Halle bis zum Brocken zu fahren und so eine Verzahnung der in dieser Region vorhandenen Eisenbahnstrecken zu erreichen.



Regionalbahn nach Hettstedt im Bahnhof Heiligenthal 1997.
Foto: Frank Lammers

Gleisanschlüsse reaktivieren

Darüber hinaus ist die Reaktivierung ehemaliger Gleisanschlüsse (bei Benkendorf und Schochwitz) vorgesehen, um

perspektivisch Betrieben wieder die Möglichkeit zu geben, Güter über die Schiene zu transportieren. Beim Bau der Autobahn A 143 könnten Baustoffe per Schiene angeliefert werden.

Als erste Synergieeffekte entstanden die Projekte „Museum Waggonfabrik Gottfried Lindner/Waggonbau Ammendorf“ in Zusammenarbeit mit dem Nachfolgeunternehmen MSG GmbH Ammendorf sowie das Projekt „Der Gerbstedter Lokschruppen als multifunktionale Ausbildungs-, Begegnungs- und Wirkungsstätte“. Dieses Projekt wurde in das Integrierte Entwicklungskonzept des Landkreises Mansfeld/Südharz aufgenommen.

Am 29. Oktober 2007 hat die DB AG unserem künftigen Eisenbahninfrastrukturbetreiber, der DRE, einen Nutzungsvertrag zur Verfügung gestellt, der in Vorbereitung der Reaktivierung des ersten Streckenabschnittes Halle-Nietleben—Halle-Dörlau die Beräumung dieser Teilstrecke von Bewuchs zum Inhalt hat. Seit dem 17. Novem-



Der Vorstand und einige Aktive des gemeinnützigen Vereins „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn“.
Foto: Olaf Thomsen

ber führen wir regelmäßig Grünschnittarbeiten durch. Unser Ziel ist es, den ersten Abschnitt Halle-Nietleben—Halle-Dölau 2009 in Betrieb zu nehmen.

Museumszug

Unser künftiger Museumszug soll sich vorwiegend aus Fahrzeugen der Waggonfabrik

Gottfried Lindner zusammensetzen. Hier erhalten wir großzügige technische und technologische Unterstützung durch das Nachfolgeunternehmen MSG GmbH Ammendorf (Waggonbau Ammendorf).

Inzwischen wurde ein Netzwerk von Kooperationspartnern geschaffen, zu denen u. a. die IG-Metall (Verwaltungsstelle Halle/

Saale), die Traditionsgemeinschaft BW Halle P e. V., die Pressnitzalbahn GmbH, Ausbildungswerke und die Eisenbahnfreunde Stassfurt e. V. gehören.

Als aktuellstes Ereignis fand am 7. Januar 2008 ein einstündiges Arbeitsgespräch mit dem Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Herrn Dr. Karl-Heinz Daehre, im Kloster Helfta bei Eisleben statt. Anwesend waren u. a. Herr Curth (DRE-Geschäftsführer) und weitere Persönlichkeiten. Da momentan die Übergabe der Eisenbahninfrastruktur ins Stocken geraten ist, hat der Minister zugesagt, sich persönlich bei der DB AG dafür einzusetzen, dass die Infrastrukturübergabe an die DRE zeitnah vollzogen werden kann. Weiterhin hat er Interesse bekundet, im Rahmen einer Verzahnung obengenannter Eisenbahnstrecken zwischen Halle und dem Brocken unser Projekt seitens des Landes zu unterstützen. Im Ergebnis könnte sich diese Aneinanderreihung als Marke „Eisernes Band“ (Eisenbahn- und Industriegeschichte) ähnlich dem Pendant in der Architekturgeschichte, der „Straße der Romanik“, landesweit und überregional etablieren.

*Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e. V.
Buchenring 10, 06120 Lieskau
Tel. (03 45) 551 04 54, Fax (03 45) 683 07 36
info@halle-hettstedter-eisenbahn.de
www.halle-hettstedter-eisenbahn.de*

DBV Bundesverband

Zur Nachahmung empfohlen

Sachsen-Anhalt fördert die Ertüchtigung von Schienenstrecken für den Güterverkehr

Anlässlich der Betriebsaufnahme auf der von der Deutschen Regionaleisenbahn für den Güterverkehr ertüchtigten „Zuckerbahn“ zwischen Blumenberg und Klein Wanzleben befragte der DBV den Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Herrn Dr. Karl-Heinz Daehre.

DBV: In Zukunft rollen noch mehr Güterzüge zum Nordzucker-Werk nach Klein Wanzleben zum Abtransport von Zucker und Bioethanol. Warum förderte das Land Sachsen-Anhalt die Ertüchtigung einer nicht-bundeseigenen Schienentrasse?

Minister Daehre: Sachsen-Anhalt setzt Landesmittel ein, obwohl die Verantwortung für diese Infrastruktur beim Bund liegt. Dafür hat das Land seit dem Jahr 2002 eine notifizierte Förderrichtlinie, um Güterverkehrsstrecken sanieren zu können. Seit dem



Dr. Karl-Heinz Daehre
Foto: Staatskanzlei
Sachsen-Anhalt

vorigen Jahr haben wir unser finanzielles Engagement weiter erhöht, um den Erhalt, die Erweiterung und die Modernisierung von Güterverkehrsstrecken zu fördern. Beispielhaft nenne ich hier nur die Elektrifizierung der Rübelandbahn und eben die Strecke Blumenberg—Klein Wanzleben. Ziel ist es, die Strecken für den Transport von Gütern auf der Schiene attraktiver zu gestalten. Nur so wird es uns gelingen, die Straße zu entlasten, was sich auch positiv auf die Umweltbilanz, die Lärmbelästigung in den Orten und die Verkehrssicherheit auswirkt.

DBV: Sachsen-Anhalt ist offenbar das einzige Bundesland, das der politischen Zielsetzung, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen, konkrete Schritte folgen lässt. Können Sie sich vorstellen, als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz auch Ihre Kollegen vom eingeschlagenen Weg zu

überzeugen, damit dieser Trend auch in anderen Bundesländern Einzug hält?

Minister Daehre: Das Thema an sich steht seit geraumer Zeit schon auf der Tagesordnung. Auch in anderen Bundesländern gibt es ernsthafte Bemühungen. Allerdings muss man bei nüchterner Betrachtung feststellen, dass es am Ende immer eine Geldfrage ist. Da sind die Möglichkeiten meist sehr begrenzt.

DBV: Werden der Förderung der Zuckerbahn weitere Projekte dieser Art folgen?

Minister Daehre: Wie gesagt: Nicht alles, was wir gern realisieren würden, lässt sich wegen der finanziellen Zwänge auch bewerkstelligen. Aber wir wollen den eingeschlagenen Weg auf jeden Fall weiter beschreiten und dem Transport auf der Schiene eine größere Bedeutung verschaffen, wenn das sinnvoll und finanziell machbar ist. In diesem Zusammenhang spielt auch die Personenbeförderung eine wichtige Rolle. Wenn auf einer Strecke Nahverkehrsleistungen angeboten und bezuschusst werden, wird die Verbindung zugleich für Transporte interessanter, weil sich die Unterhaltungskosten für die Infrastruktur verteilen.

*Das Interview führte Jochen Reitstätter,
Pressereferent des DBV.
Mehr zu dem Thema finden Sie im Bahnblatt
auf Seite 29 dieser SIGNAL-Ausgabe.*