

Projekt: LL-SN-S-A-TH-WTB 2018/2

Ein Zug für Mitteldeutschland

Betriebsfähige Aufarbeitung des VT 18.16 / BR 175



Foto: Triebkopf in Berlin Lichtenberg 29.11.2011 Quelle YouTube

Mögliche Projektpartner:



Tourismus und
Warnetalbahn
GmbH



Die Länder Sachsen,
Sachsen-Anhalt und
Thüringen



Regio Infra
Service Sachsen
GmbH



AWV Aus- und Weiterbildungszentrum
Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH



MaLoWa Bahnwerkstatt GmbH
Benndorf

Aktueller Stand:

Ausgangssituation:

Unter der Projektidee „*Ein Zug für Mitteldeutschland*“ sollen drei Triebköpfe und fünf Mittelwagen des dieselhydraulischen Schnellverkehrstriebwagens der DR, vielen bekannt unter dem Namen „*Karlex*“ betriebsfähig aufgearbeitet und langfristig wirtschaftlich betrieben werden.

Der Zug:

Erstmals wurde der vom VEB Waggonbau Görlitz für die DR entwickelte dieselhydraulische Schnellverkehrstriebwagen (SVT) auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1963 vorgestellt. Er wurde als vierteiliger Zug, bestehend aus zwei Triebköpfen und zwei Mittelwagen mit einer Motorleistung von 2x1000 PS (2x736 kW) ausgeliefert. In dieser Zusammenstellung erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und hatte eine Sitzplatzkapazität von 140 zzgl. 23 Plätzen im MITROPA-Restaurant. Das Einsatzgebiet des Zuges lag viele Jahre lang im hochwertigen Fernverkehr der Deutschen Reichsbahn bis dieser durch lokbespannte Züge ersetzt wurde, welche ein höheres Sitzplatzangebot ermöglichten. Die bekanntesten Ziele des Zuges waren Malmö, Kopenhagen, Karlovy Vary, Prag und Wien. Nach dem Einsatz des Zuges im internationalen Fernverkehr wurde er z.B. als „*Sorbenexpress*“ Berlin-Bautzen und für Messesonderzüge zwischen Berlin und Leipzig eingesetzt. Zur Erhöhung des Sitzplatzangebotes wurde der Zug auch fünf- oder sechsteilig zusammengestellt. Bis 2003 gab es eine betriebsfähige Garnitur, welche vom DB Museum für Sonderfahrten eingesetzt wurde.

Heute sind zwei Einheiten (vier und sechsteilig) im Eigentum des DB Museums sowie ein dreiteiliger Zug in Privateigentum noch vorhanden.



Bild 1: VT 18.16 abgestellt in Berlin-Lichtenberg
Quelle: Von Baureihe_VT_18.16_-_5.jpg: Andreas Steinhoff/Wikipedia



Bild 2: SVT 18.16 in Berlin-Lichtenberg
Quelle: Foto Andreas Steinhoff / Wikipedia

Projektvorhaben:

Unter dem Slogan „*Ein Zug für Mitteldeutschland*“ soll der Zug aus Görlitz betriebsfähig aufgebaut werden. Zur Sicherung eines stabilen Sonderzug- und Charterprogramms werden drei betriebsfähiger Triebköpfe und fünf Mittelwagen benötigt. Der Zug soll in der Regel als sechsteilige Einheit eingesetzt werden und erreicht dann eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Mit einer Länge von 145,1 Metern und einer Leermasse von 296 Tonnen steht eine Sitzplatzkapazität von ca. 250 Plätzen zzgl. 23 Plätzen im MITROPA-Restaurant zur Verfügung.

Um die Projektidee umzusetzen wurden bereits Gespräche mit einem Eigentümer und mit einem regionalen Unternehmen über eine betriebsfähige Aufarbeitung der Fahrzeuge geführt. Zielsetzung des Projektes ist die intensive Bindung des Zuges an Mitteldeutschland und die drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. So sollen die drei Triebköpfe auch als Namensträger dieser Länder dienen. Es ist beispielsweise vorgesehen in Kooperation z.B. mit dem Mitteldeutschen Rundfunk (MDR) oder dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) länderverbindende Zubringerzüge zum Tag der Sachsen, Sachsen-Anhalt Tag oder Thüringentag einzusetzen. Zahlreiche Fahrten auf traditionellen Routen auch im internationalen Verkehr oder zu verschiedenen regionalen Höhepunkten sind möglich. Mit einer Geschwindigkeit von 140 km/h sind deutschlandweit nahezu alle Ziele vom Eisenbahnknotenpunkt Leipzig aus schnell erreichbar. Es gibt kaum Nutzungseinschränkungen für den Zug (z.B. bei Waldbrandgefahr) und mit einer Radsatzmasse von unter 20 t kann er auch auf vielen Nebenstrecken fahren. Der Personalbedarf ist dabei im Vergleich zu anderen Museumszügen gering. Wir gehen davon aus, dass planmäßig zwei Triebfahrzeugführer (davon einer im Einsatz als Bordtechniker), ein Zugführer und ein Schaffner eingesetzt werden. Hinzu kommt natürlich das Serviceteam im Mitropa-Zugrestaurant.

Zur regionalen Verbindung sollen für die Aufarbeitung der Inneneinrichtung möglichst Betriebe und Handwerker der Region angesprochen werden. Hier sehen wir in der IHK und in der Handwerkskammer potentielle Partner, aber auch in den berufsbildenden Schulen der Region. Interessanter Partner kann auch die AWW Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig werden. Des Weiteren ist eine Kooperation mit Reiseunternehmen geplant.

Wir gehen davon aus, dass „*Ein Zug für Mitteldeutschland*“ nicht nur die mitteldeutsche Region stärkt, sondern seine Werbewirkung weit darüber hinaus entfaltet.

Der internationale Gedanke:

Besonders der internationale und europäische Aspekt des Zuges sollen eng mit dem regionalen Aspekt verbunden werden. Der Zug war nicht nur ein Botschafter der Deutschen Reichsbahn in zahlreichen europäischen Ländern, sondern auch bis 2003 im internationalen Verkehr unterwegs. Wir beabsichtigen diese Tradition fortzusetzen und neu zu beleben. Hierzu haben wir Kontakte zu Partnern in Österreich, in der Tschechischen Republik und in Dänemark aufgenommen. Die dabei zu lösenden Probleme insbesondere mit den unterschiedlichen und z.T. neue Zugsicherungssysteme werden wir in die Konzeption aufnehmen.

Wir sehen mit dem Projekt „*Ein Zug für Mitteldeutschland*“ einen im Bereich der Museumseisenbahnen neuartigen Ansatz der europäischen bzw. länderübergreifenden Zusammenarbeit, was in dieser geplanten Art nur mit einem Schnellverkehrstriebzug umgesetzt werden kann.

Die Wirtschaftlichkeit:

In einer ersten groben Kalkulation sind wir nach zahlreichen Vorgesprächen zu dem Ergebnis gelangt, dass der Zug langfristig wirtschaftlich betrieben werden kann.

Ab ca. 40 Fahrtagen pro Jahr können die Betriebskosten, die Nebenkosten und die zukünftigen Hauptuntersuchungen refinanziert werden. Diese 40 Einsatztage sollen sich zusammensetzen aus ca. 10 selbst organisierten Fahrten (auch Mehrtagesfahrten), ca. 25 Fahrten im regionalen Interesse z.B. in Kooperation mit dem MDR zu den wichtigen regionalen Veranstaltungen sowie Reiseunternehmen und ca. 5 sonstige Charterfahrten. Die laufenden Kosten für Abstellung, Wartung und Instandsetzung, und regelmäßig wiederkehrende Untersuchungen können aus den Fahrgeldeinnahmen erwirtschaftet werden

Für eine erste betriebsfähige Aufarbeitung des Zuges (ohne Remotorisierung und Verbesserungen z.B. für geschlossenen WC-Systeme) werden je Triebkopf ca. 800 T€ und je Mittelwagen ca. 450 - 500 T€ geschätzt. Darin enthalten sind u.a. die Hauptuntersuchung, die Bremsrevision, die Instandsetzung der Maschinenanlage und eine Neulackierung für jedes Fahrzeug. Für einen langfristigen und stabilen Betrieb des Zuges werden jedoch zusätzliche Aufwendungen erforderlich. Dazu gehören die grundhafte Aufarbeitung der Maschinen und Getriebe, aller Hilfsaggregate wie Heizkessel, Wärmetauscher, Lüfter sowie der Einbau moderner Zugsicherungssysteme. Für die Zulassung sind umfangreiche Dokumentationen zu erstellen, welche wir mit 25% der Aufarbeitungskosten bewerten. Wir gehen davon aus, dass für jedes Fahrzeug ca. 300 T€ für die grundhafte Aufarbeitung der Wagenkästen erforderlich werden, zzgl. der Kosten für die Antriebs- und Laufdrehgestelle. Somit ergibt sich ein geschätzter finanzieller Bedarf von ca. 3,2 bis 5,0 Mio. € um das Projekt langfristig zum Erfolg zu führen.

Die Zeitplanung:

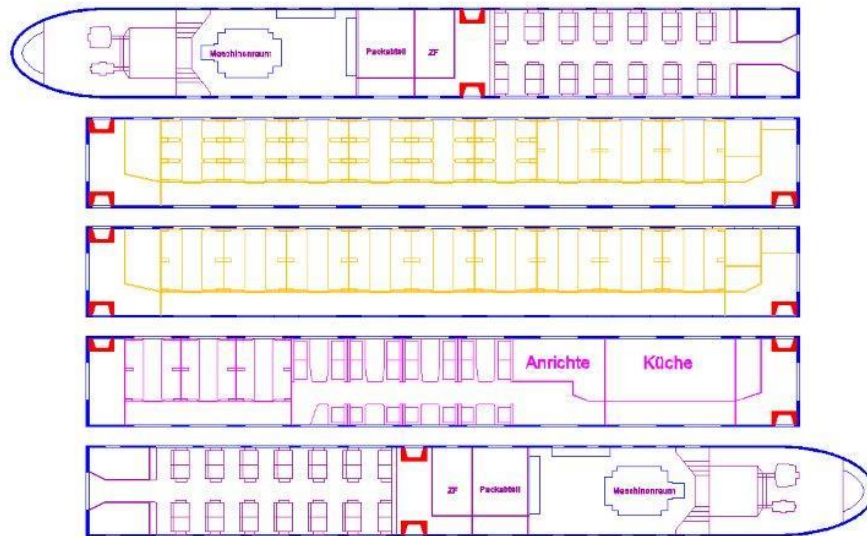
Projektphase 1:

Wir haben das Projekt bis zur Betriebsfähigkeit in drei Phasen unterteilt. Im Jahr 2018 sollen die die Planung abgeschlossen werden, Partner gefunden und für die Projektphasen 2 und 3 gebunden werden. Für den Betrieb und die Fahrzeugeinstellung bedarf es regionaler Partner, welche auch schon ihre Bereitschaft signalisiert haben. Rechtlich wollen wir eine gGmbH als Träger gründen. Die sechsteilige Einheit des DB Museums soll von der gGmbH langfristig angemietet werden und die geschützte Abstellung der Fahrzeuge soll abgesichert werden. In dieser Phase sollen die Grundlagen der Finanzierung geschaffen werden.



Bild 3 Abstellung SVT in Dresden Altstadt; Foto: Heinfried Studier

Projektphase 2: In der Projektphase 2 ab dem Jahre 2019 sollen die Fahrzeuge geschützt untergestellt werden und die Aufarbeitung und Abnahme vorbereitet und realisiert werden. Die Ziele dieser Phase sind die die grundlegende Aufarbeitung, die Dokumentation der Betriebs- und Wartungsunterlagen und die Inbetriebnahme einer zunächst fünfteiligen Einheit. Die Aufarbeitung des Einheitsmittelwagens mit der Diesel-Rhythmus-Bar mit 20 Plätzen. soll aus wirtschaftlichen Gründen in die Phase 3 verschoben werden. Gleichzeitig sollen die Voraussetzungen für die Phase 3 geschaffen werden, was neben der Fortführung der Finanzierung auch die Anmietung weiterer Fahrzeuge durch die gGmbH beinhaltet. Der Finanzbedarf dieser Phase umfasst ca. 3,2 Mio. € für die Aufarbeitung der 5 Fahrzeuge zuzüglich der Kosten für die Dokumentation, für die Abstellung der Fahrzeuge und für das Marketing.



Projektphase 3: In der Projektphase 3 werden voraussichtlich ab 2022 weitere Fahrzeuge in Betrieb genommen, um eine sechsteilige Einheit dauerhaft betriebsfähig vorzuhalten. Im Wesentlichen betrifft dies die Aufarbeitung und Abnahme weiterer Einheitsmittelwagen, eines Reservetriebkopfes und ggf. weiterer Laufdrehgestelle zum Tausch. Für den internationalen Einsatz sind die erforderlichen Zugsicherungssysteme nachzurüsten. Nach Abschluss der Projektphase 3 kann der Zug, einschließlich der erforderlichen Reservefahrzeuge wirtschaftlich betrieben werden.

Projektpartner:

Das Vorhaben soll von verschiedenen Institutionen, Interessenten und Vereinen getragen werden. Hierzu wird eine Betreibergesellschaft als gemeinnützige GmbH gegründet werden, welche sich um alle Belange rund um den Zug kümmert und die Interessen der beteiligten Träger vertritt. Die Betreibergesellschaft ist der Halter der Fahrzeuge unter dem internationalen Halterkürzel SVTG.

Die Betreibergesellschaft pflegt die Kooperation mit den Interessenten des Projektes, mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen wie der Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS), der Tourismus und Wernetalbahn GmbH (WTB) beim Betrieb des Zuges und dem AWW GmbH Aus- und Weiterbildungsgesellschaft für Verkehrswesen sowie weiterer regionaler Betriebe und Gewerke.

Fazit:

Unsere Überzeugung ist, wenn mindestens etwa drei Viertel der erforderlichen Mittel für die Projektphasen 2 und 3 eingeworben worden sind, ist das Projekt „*Ein Zug für Mitteleuropa*“ zu einem vielseitigen Botschafter der Region Mitteleuropa und des Verkehrsträgers Eisenbahn geworden. Die Einzigartigkeit dieses „Luxuszuges“ aus dem internationalen Fernverkehr der 60 Jahre gilt es zu bewahren und vorzugsweise betriebsfähig zu erhalten.

Finanzierung:

Wir sind uns bewusst, dass die Finanzierung des Projektes die größte Herausforderung an die gGmbH stellen wird. Dabei setzen wir auf einen Mix aus öffentlichen und privaten Mitteln. Gleichzeitig bemühen wir uns durch das Einbinden von Firmen, Ausbildungsbetrieben u.a.m. die zu erwartenden Kosten zu reduzieren.

Darüber hinaus sehen auf Basis positiver Ergebnisse der Projektphase 2 auch gute Chancen weitere Sponsorengelder einwerben zu können, um Finanzierungslücken zu schließen (z.B. Crowdfunding).

Wir gehen davon aus, dass es der gGmbH gelingt die Mittel zur Realisierung dieses Projektes einzuwerben und damit das Projektziel, die betriebsfähige Aufarbeitung des Zuges zu realisieren. Sollte entgegen unseren Erwartungen das Projektziel aus wirtschaftlichen oder rechtlichen Gründen unerreichbar werden, so sehen wir die bis zu diesem Zeitpunkt investierten Mittel aus musealer Sicht keinesfalls als verloren an. Die Maßnahmen zur Aufarbeitung schaffen, auch ohne eine langjährige Nutzung im Projekt „*Ein Zug für Mitteleuropa*“, einen mehrjährigen und somit nachhaltigen Instandhaltungsvorschuss.

Was wurde bisher erreicht?

Zwischen dem DB Museum und der SVT Görlitz gGmbH i.G. wurde 2018 ein LOI geschlossen, in welchem sich die Partner zum Exposé bekennen. Darauf aufbauend konnte 2019 ein Leihvertrag zwischen dem DB Museum und der SVT Görlitz gGmbH i.G. über die sechsteilige Zugeinheit abgeschlossen werden. Die SVT Görlitz gGmbH i.G. hat sich verpflichtet die historisch wertvollen Fahrzeuge witterungsgeschützt abzustellen. Um dieses Ziel zu verwirklichen, wurden in Dresden eine Halle angemietet, die Befahrbarkeit der dortigen Gleise und Arbeitsgruben geprüft und die elektrischen Rolltore betriebsbereit hergerichtet.

Parallel dazu wurde die gGmbH notariell beglaubigt. Aktuell warten wir auf die Eintragung in das Handelsregister und auf die Anerkennung der Gemeinnützigkeit, welche bereits im Vorab mit dem Finanzamt abgestimmt wurde.

Leider erhielten wir bezüglich des Fördermittelantrages von der Stiftung bisher keine positive Resonanz. Wir sind mit zahlreichen potentiellen Partnern im Kontakt, um die erforderlichen finanziellen Mittel aus öffentlichen und privaten Quellen einzuwerben. Es ist uns bereits gelungen mehrere Sponsoren für die laufenden Kosten der SVT Görlitz gGmbH i.G., insbesondere für die Hallenmiete zu gewinnen.

Nach Abschluss der Sonderausstellung im DB Museum mit Teilen des SVT wurden die Fahrzeuge vom Eigentümer nach Lichtenfels überführt. Dort wurde am 13. und 14. März 2019 unter Federführung der SVT Görlitz gGmbH i.G. der Zug zur Überführung zusammengestellt und die Lauffähigkeit festgestellt. Die

SVT Görlitz gGmbH i.G. wurde Fahrzeughalter und erhielt das europäische Halterkürzel D-SVTG. Die im Leihvertrag benannten sechs Fahrzeuge wurden im nationalen Fahrzeugregister auf die SVT Görlitz gGmbH i.G. umgeschrieben. Mit der Überführung des Zuges am 23. März 2019 von Lichtenfels nach Dresden konnten wir unsere Verpflichtung zur witterungsgeschützten Abstellung der Fahrzeuge erfüllen und damit einen wichtigen Meilenstein in der ersten Projektphase erreichen.

Wie geht es nun weiter?

In der nächsten Zeit werden wir die Bemühungen um die Projektfinanzierung sowohl für die laufenden Kosten als auch die beabsichtigte Aufarbeitung intensivieren. Gleichzeitig sind wir auf der Suche nach möglichen Partnern z.B. für die Aufarbeitung von Teilkomponenten. Die gGmbH wird in enger Absprache mit dem DB Museum den Umfang der Aufarbeitung definieren und damit beginnen, sobald die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen erfüllt sind.

Wir bereiten eine Imagebroschüre und eine Projektpräsentation vor. Hierzu sollen zusätzliche Fördermittel eingeworben werden.

Aktuell soll am Zug die Bremsanlage des SVT betriebsfähig aufgearbeitet werden, um mit dem Zug u.A. auf der ITB in Berlin und im Rahmen der Tage der sächsischen Industriekultur für das Projekt zu werben. Weiterhin sollen Teile der Elektroanlage für die Beleuchtung und für die Inneneinrichtung instandgesetzt werden. Wir erwarten, dass dadurch die Überführungskosten geringgehalten und die Attraktivität für die Präsentation erhöht werden können. Auch hierzu sollen Fördermittel eingeworben werden.



Bild 4 Abstellung SVT in Dresden Altstadt; Foto: Sven Klopp

**Wir laden alle am SVT Görlitz Interessierten ein,
unser Projekt zu unterstützen.
Es liegt noch viel Arbeit vor uns!**

Finanzbedarf der Aufarbeitung (Kostenschätzung)

VT a und VT b (Kosten je Triebkopf)

Fahrzeugkasten einschließlich aller Bestandteile	350 T€
Triebdrehgestell inkl. Achsen	100 T€
Motor	70 T€
Strömungsgetriebe	70 T€
Laufdrehgestell inkl. Achsen	30 T€
Steuerung inkl. PZB und Sifa	100 T€
Inneneinrichtung	80 T€
Kosten je Triebkopf	800 T€
zzgl. Planungskosten 20 %	160 T€
Gesamtkosten	960 T€
Für zwei Triebköpfe	ca. 1.920 T€

VMc (Speisewagen)

Fahrzeugkasten einschließlich aller Bestandteile	300 T€
Laufdrehgestell inkl. Achsen	60 T€
Inneneinrichtung	130 T€
Kosten	490 T€
zzgl. Planungskosten ca. 15 %	75 T€
Gesamtkosten	565 T€

VMd (Sitzwagen 1. Klasse)

Fahrzeugkasten einschließlich aller Bestandteile	300 T€
Laufdrehgestell inkl. Achsen	60 T€
Inneneinrichtung	90 T€
Kosten	450 T€
zzgl. Planungskosten ca. 10 %	45 T€
Gesamtkosten	495 T€

VMe (Sitzwagen 2. Klasse)

Fahrzeugkasten einschließlich aller Bestandteile	300 T€
Laufdrehgestell inkl. Achsen	60 T€
Inneneinrichtung	90 T€
Kosten	450 T€
zzgl. Planungskosten ca. 10 %	45 T€
Gesamtkosten	495 T€

Kosten für den fünfteiligen Triebzug ca. **3.475 T€**

zzgl. Abnahmekosten EBA ca. 15 % 525 T€

Somit ergibt sich ein Finanzierungsbedarf in Höhe von ca. 4 Mio. Euro,

zzgl. Reservetriebkopf, zwei weitere Mittelwagen und zwei Reservedrehgestelle in geschätzter Höhe von 1,5 Mio. Euro.