

**Idee und Konzept einer Museen-Bahn**  
**Weltkulturerbe Völklinger Hütte –**  
**Erlebnisbergwerk Velsen**  
mit perspektivischer Verlängerung  
(Bus/Historischer Bus / Tram Train)  
zum Musée de la Mine in Petite Rosselle.  
Möglichkeit einer Nutzung der Bahn für  
Besucher von Saarstahl in Völklingen zur Besichtigung durch Befahrung  
des Werkbahnnetzes.



### **Museen-Bahn – Das Bindeglied zwischen Kohle und Stahl!**

Das Saarland wurde geprägt von der Montanindustrie.  
Kohle und Stahl gehören zusammen, der innere Zusammenhang zwischen  
Kohle und Stahl wird bei der Verhüttung deutlich.



Diese Verknüpfung erlebt der Besucher in der  
Völklinger Hütte in der Abfolge des  
Produktionsprozesses:

- Anlieferung der Kohle auf dem Kohlegleis zur Kokerei
- In der Kokerei erfolgte die Umwandlung der Kohle zu Koks
- Einsatz des erzeugten Koks im Hochofen zur Eisenschmelze.

Die Anziehungskraft des WKE Völklinger Hütte  
liegt darin, dass dieser industrielle Prozess für  
jeden Besucher recht anschaulich erlebbar wird.  
**Die Technik fasziniert!**

Wie kommt aber die Kohle zur Hütte?

Das Zusammenwirken der Triebkräfte der industriellen Revolution in  
Deutschland, speziell auch im heutigen Saarland, konnte bisher noch nicht  
anschaulich vermittelt werden.

Die Erfindung der Dampfmaschine läutete eine neue Ära ein.

Sie bewirkte den Aufschwung.

Die Dampfmaschine, ob stationär eingesetzt in Bergwerken und  
Hüttenwerken oder mobil als Lokomotive, war die Triebfeder der industriellen  
Entwicklung.

Sie belebte die Stahlnachfrage, machte eine größere Steinkohleförderung  
möglich, dies sowohl durch den Eigenbedarf als auch durch die Erschließung  
ferner Märkte als Transportmittel für Kohle und Stahl.

Die Bahn brachte den weiteren Vorteil für die Arbeiter, dass sie nicht mehr  
über die Woche in Schlafhäusern zubringen mussten, nun konnten die

Arbeiter täglich nach ihrer Schicht nach Hause fahren, sogar bis in den Hochwald.

***Ohne die Eisenbahn hätte es keine industrielle Revolution in Deutschland und im heutigen Saarland gegeben!***

Dieser Zusammenhang wurde bisher in seiner inneren Beziehung noch nirgendwo dargestellt.

Es gibt einzelne Anschauungsobjekte wie Hochöfen, Bergwerke, Eisenbahnmuseen etc.

Sie stehen zumeist isoliert da und vermitteln nicht den kulturellen und technischen Zusammenhang.

Es gibt im Saarland zahlreiche erhaltenswerte Denkmäler aus der Bergbaugeschichte.



Man kann die Völklinger Hütte besuchen, an einem anderen Tag vielleicht ein Bergbaudenkmal und hat immer noch keinen Eindruck vom Zusammenwirken von Kohle und Stahl.

Mit der Museen-Bahn kann diese Beziehung sehr gut im Zusammenhang dargestellt werden.

Es besteht ein sehr enger thematischer Zusammenhang zwischen Förderung der Kohle, dem Transport und der Stahlerzeugung.

Es gibt im Saarland und im Umkreis von hunderten Kilometern keine Region, in der in räumlicher Nähe und so leicht dieser Zusammenhang vermittelt werden kann, wie im Raum Völklingen und Warndt.

Ein solches Angebot der Verbindung des Weltkulturerbes mit dem Erlebnisbergwerk hat sogar ein Alleinstellungsmerkmal in der Großregion.

Die Züge der Museen-Bahn könnten direkt am Hochofen in Völklingen, dem sog. „**Kohlegleis**“ starten. Dazu bedarf es lediglich der Wiederherstellung der Gleisanbindung an das Netz der DB. Es fehlt es Gleisstück von ca. 100 m Länge sowie eine Weiche.

Als Alternative kann vom Bahnhof Völklingen gestartet werden, der nur wenige Meter vom Eingang des Weltkulturerbes entfernt liegt.

**Der Bahnhof Völklingen sollte zum „Weltkulturerbe-Bahnhof aufgewertet werden!**

Die Züge fahren vom Bahnhof Völklingen über Luisenthal (Grube Luisenthal) – Burbach (Gelände der ehemaligen Burbacher Hütte / Saarstahl) – Achterbrücke (Schanzenbergbrücke) über die Saar – Messebahnhof – Gersweiler – Fenne (Kraftwerk) - Fürstenhausen (ehemalige Kokerei) nach Velsen zum Erlebnisbergwerk.

Es ist keine Brücke zum Weltkulturerbe erforderlich. Die Gleise liegen, könnten nach einem Freischnitt von Gebüsch sofort befahren werden. Diesel(Akku)triebswagen haben Führerstände an beiden Enden des Zuges und können somit in beide Richtungen fahren und erfordern keine Wendemanöver – also wäre ein problemloser Betrieb auf den vorhandenen Gleisanlagen möglich.

Beim Dampflok(Diesel) Betrieb ist es etwas komplizierter aber dennoch möglich, es kann auch im Sandwich (an jeder Frontseite des Zuges eine Lok) gefahren werden.

### **Die Tourismuskonzeption Saarland und die Museen-Bahn**

Das Ziel der Tourismuskonzeption im Saarland muss es sein, den Strukturwandel im Saarland durch den Tourismussektor zu unterstützen. Eine wesentliche Säule des Tourismus im Saarland ist die Industriekultur. Dies wird bereits auf dem Deckblatt der Konzeption 2025 des Saarlandes deutlich.

Es zeigt ein Bild des Weltkulturerbes Völklinger Hütte in Verbindung mit der Aussage, Förderung des Strukturwandels durch Tourismus.

Als treibende Kräfte des Tourismus wurden das **Weltkulturerbe Völklinger Hütte**, der Center Park im St. Wendeler Land und der Geschäftstourismus in Saarbrücken genannt.

Die Industriekultur weiter auszubauen muss somit auch ein Ziel der o.g. Konzeption sein.

Zur Förderung des Strukturwandels zahlte die RAG seit dem Jahr 2010 jährlich 10 Mio. € auf die Dauer von 10 Jahren an das Saarland.

Von diesen Geldern profitierten schon viele – leider noch nicht der vom Strukturwandel stark betroffene Warndt!

### **In welchem Zusammenhang stehen Thermalbad Rilchingen, Center Park am Bostalsee und die Museen-Bahn?**

Beispielhaft für erfolgreiche Investitionen werden in der Tourismuskonzeption das Thermalbad Rilchingen und der Ferienpark am Bostalsee hervorgehoben. Beide Projekte sollen einen mehrtägigen Aufenthalt im Saarland ermöglichen.



**Besonders das Konzept des Center Parks zielt aber nur darauf ab, die Besucher innerhalb des Parks zu halten, die Wertschöpfung findet aber nicht in der Region statt.**  
Nur Badefreuden und Wellness dürften

jedoch zu wenig sein, um das Saarland als reizvolles Ziel anzubieten.

Die Industriekultur im Saarland hat auf kleinem Raum ein großes Potential, leider wurden gerade viele Stätten des bergbaulichen Erbes vernachlässigt oder zweckentfremdet (Sommeralm Bergehalde Reeden).

Daher ist es sehr wichtig das

Erlebnisbergwerk Velsen als Premiumstandort auszubauen und zu vermarkten.

Bedeutende Industriedenkmäler vom Range der Völklinger Hütte gibt es wenige in Deutschland, besonders in Kombination mit der Verknüpfung zum Erlebnisbergwerk Velsen.



Es gibt kein Ziel, das eine Verknüpfung der die industriellen Revolution prägenden Stätten der Montanindustrie und den Motor dieser Entwicklung, die Eisenbahn, mit einem Zug thematisch verknüpfen kann, wie es in Völklingen und dem Warndt möglich ist.

Die industrielle Revolution in allen Facetten kann hier „erfahren“ werden.

Für den Center Park Bostalsee und das Thermalbad Rilchingen wurden erhebliche Investitionen vom Saarland getätigt durch speziell dafür gegründete Projektgesellschaften.

Die Finanzierung erfolgte auch aus den Zahlungen der RAG für die Unterstützung des Strukturwandels im Saarland.

Diese Investitionen sollen sich durch die Einnahme von Pachterlösen amortisieren.

Nach den Jahresabschlüssen der Projektgesellschaften wird die Investition in Rilchingen erst in 15 Jahren, die Investitionen am Bostalsee in etwa 25 Jahren amortisiert sein, sofern die Ertragsprognosen eintreffen und die Gästeentwicklung anhält.

Der Nutzen dieser Projekte liegt ganz eindeutig in der sog. „Umwegrendite“, d.h. in den Vorteilen für die regionale Entwicklung.

Genau dieser Grund - die „Umwegrendite“ - sollte Veranlassung sein, die Industriekultur um das Projekt „Museen-Bahn“ zu erweitern.

Der Warndt ist primär von den negativen Folgen des Strukturwandels betroffen und nicht zuletzt zum Ausgleich dieser Folgen zahlte die RAG diese Strukturhilfen.

Der Warndt hat die bisherige Zurücksetzung nicht verdient!

**Die Amortisationszeit wäre für die Museen-Bahn deutlich geringer als für den Center Park Bostalsee und das Thermalbad Rilchingen**



Die Museen-Bahn erlaubt es, sowohl die laufenden Kosten als auch die Fixkosten zu erwirtschaften. Es bedarf lediglich einer Anschubfinanzierung für zumindest einen Probebetrieb von drei Jahren und einer Gewährleistung für eventuelle Fehlbeträge. Nach einem Probebetrieb werden genügend Daten

vorliegen um das Projekt endgültig beurteilen zu können. Gäste in Velsen könnten auch einen Zugang zu dem Naturschutzgebiet Warndt finden.

**Durch eine Mitnutzung der Museen-Bahn durch Saarstahl für Führungen über die Werksbahn kann die Wirtschaftlichkeit erhöht werden.**

### **Regionalwirtschaftliche Auswirkungen**

Der Warndt wurde durch den Strukturwandel sehr getroffen. Von der Montanindustrie geprägt, verlor er viele Arbeitsplätze und entsprechende Ersatzarbeitsplätze konnten nicht geschaffen werden.

Eine Folge ist die Abwanderung der Bevölkerung mit den Auswirkungen, dass die Infrastruktur in den Gemeinden weiter abgebaut wird und sie zunehmend unattraktiver für Neuansiedlungen werden.

Es gibt Bemühungen, den Warndt touristisch zu fördern.

Man muss jedoch leider feststellen, dass es kein ganzheitliches Konzept gibt. Der Regionalverband konzentriert sich auf das Jagdschloss in Karlsbrunn.

Ziel muss es aber sein die bergwerkliche Tradition durch das Ensemble der Grube Velsen (Dampffördermaschine) inklusive Kaffeeküch und Erlebnisbergwerk aufzuwerten und überregional touristisch zu vermarkten. Die Vermarktung gelingt wesentlich besser in Kombination mit dem Weltkulturerbe Völklingen Hütte, nebst einer verkehrlichen Verbindung untereinander.

### **Die Museen-Bahn - ein Gewinn für alle?**

Durch die Realisierung der Museen-Bahn würde eine win-win Situation entstehen!

Wir gehen davon aus, dass etwa 15% der Besucher des Weltkulturerbes Völklinger Hütte (ohne die Besucher der Sonderausstellungen!) die Museen-Bahn benutzen.

Dadurch kann Velsen pro Jahr mit bis zu 25.000 Besuchern rechnen.

Zusätzliche Besucher können so den langfristigen Bestand sowohl des Erlebnisbergwerkes als auch der Kaffeeküch und der Dampfmaschine mit Förderhaus sichern und einen weiteren Ausbau ermöglichen.

**Das Konzept lässt sich natürlich auch wechselseitig betrachten, wenn Besucher des EBV auch auf einen Besuch des Weltkulturerbes aufmerksam gemacht werden.**

Daher muss eine gemeinsame wechselseitige Vermarktung angedacht werden, auch in Bezug auf Tickets und Werbung.

### **Betrieb, Betreiber, Fahrzeuge und Infrastruktur**

Verschiedene Varianten lassen sich darstellen, ein wichtiges Kriterium ist die geplante Reaktivierung im SPNV von Rosseltalbahn und Bisttalbahn. Dies würde den Betrieb und die Ertüchtigung der Infrastruktur erheblich erleichtern und es müssten keine „eigenen“ Investitionen in die Sanierung der Infrastruktur zwischen Fürstenhausen und Velsen / Großrosseln gesteckt werden (Bahnstrecke 3236).

**Falls die Reaktivierung der Rosseltalbahn unterbleibt ist es dennoch möglich mit geringen finanziellen Mitteln die Strecke für eine Museen-Bahn zu sanieren**, hier kann es sogar hilfreich sein, wenn Saarail (Bahnunternehmen von Saarstahl) die Strecke Fürstenhausen – Velsen (Großrosseln) von der DB pachten oder kaufen könnte.

Die Infrastruktur in Velsen sollte durch ein Umfahrgleis (Abstellgleis) erweitert werden.

**Der Zugbetrieb kann auch mit verschiedenen Varianten abgewickelt werden.**

#### **1. Der Rote Brummer ► Schienenbusse ◀ oder BR 628.4**

Die Schienenbusse verbreiten Nostalgie, dennoch bieten sie durch große Fensterflächen eine gute Sicht nach außen.



(Problem ► nicht barrierefrei)

#### **2. Züge mit Dampf (zu bestimmten Tagen)**

Ein historischer Dampfzug kann auch als Museenbahn Völklingen – Bergwerk Velsen - Völklingen

eingesetzt werden, ebenso als Highlight für Werksbesichtigungen bei Saarstahl.

Der Einsatz der ehemaligen Saarbergwerke Dampfloks des MECL stellt sogar einen direkten Bezug zur Thematik Kohle und Stahl im Saarland her, der historische Wagenpark versetzt die Reisenden in die Hochzeit der Montanindustrie.

(Problem ► Überführung aus Losheim - nicht täglich einsetzbar, nicht barrierefrei, Nachrüstung der Loks auf die neueste Zugsicherungstechnik {entfällt bei reinem Einsatz auf Werksgleisen} )

### 3. Züge mit modernen Triebwagen (Diesel/Akku)

Moderne Technik trifft auf Historie, gegensätzlicher kann der Betrieb nicht sein.

Der Vorteil liegt in der Barrierefreiheit, der schnellen Einsetzbarkeit und der guten Sicht aus den Fahrzeugen.

#### **Wer zahlt die Verkehre der Museen - Bahn und den Betrieb (Wartung)?**

Auch hier lassen sich verschiedene Modelle betrachten.

1. Kostendeckung durch Fahrkartenverkauf zusätzlich zum Eintritt (EBV/WKE)
2. Kostendeckung durch eine Betriebsgesellschaft (WKE/EBV/Regionalverband/Tourismuszentrale uvm.) Zuschüsse und oder Fahrkartenverkauf
3. Bestellter Tourismusverkehr vom Land (über Regionalisierungsmittel wie in Rheinland-Pfalz, Sachsen oder Thüringen)  
Beim bestellten Verkehr können EVU fahren, die auch im Saarland Regionalverkehr anbieten (DB Regio/Vlexx/Saarbahn).  
Zusätzlich können Nostalgiezüge bestellt werden.
4. In Verbindung durch die Grenznähe und/oder mit dem Musée de la Mine in Petite Rosselle oder über die Tourismusförderung sind Förderungen über ELER/LEADER möglich.

#### **Fahrtroute der Museenbahn**

Kohlegleis WKE oder Bahnhof **Völklingen** (evtl. Reaktivierung Bahnsteig Gleis 4+5) ► über Saarstrecke (3230) nach **Luisenthal** (Blick auf Grube Luisenthal, ehem. Kraftwerk Luisenthal 1. Kohlekraftwerk im heutigen SAL) ► weiter nach **Burbach** (3230) ► danach über die Verbindungskurve zum **Saardamm** (3220) auf die Linke Saarstrecke (3232) und über die

Achterbrücke (Schanzenbergbrücke) über die Saar mit Blick auf Saarterrassen (Ehemalige Burbacher Hütte)

▶ Durchfahrt Schanzenbergtunnel und vorbei am **Messebahnhof** nach **Gersweiler** (3232) mit Blick auf das heutige Gelände von Saarstahl Burbach ▶ weiter nach **Fenne** (3232) vorbei am Gelände der ehemaligen Saarland Raffinerie (aus Kohle wird Benzin) und dem Gelände der ehemaligen Kokerei Fürstenhausen (sichtbarer Strukturwandel)

▶ weiter nach **Fürstenhausen** (3232) Anschluss des KW Fenne ▶ von Fürstenhausen parallel zur A620 über die Rosseltalbahn (3236) vorbei am Hafenkai und der Stahlproduktion von Saarstahl ins Rosseltal nach **Geislautern** (Eisenwerk als Vorläufer der modernen Hüttenwerke in VK)

▶ weiter über die Rosseltalbahn (3236) bis zum EBV in **Velsen** (Erlebnisbergwerk, Dampffördermaschine, Kaffeküch) und zurück oder Fahrt in Gegenrichtung.

Eine Weiterführung (Busshuttle) ins **Musée de la Mine** in Petite Rosselle ist möglich, außerdem kann die ehemalige Tagesanlage der **Grube Warndt** mit einbezogen werden.

Nutzung des Wanderweges "Auf den Spuren der Berg- und Hüttenarbeiter" des Museumsverbandes Saar nach Petite-Rosselle als Alternative zur Fortführung der Museumsbahn.

Alternative Fahrtroute von Völklingen nach Hostenbach über die Bisttalbahn (3290) und Fahrt vorbei am WKE und Arealen der ehemaligen Hütte (Walzwerk) bis Hostenbach ehemaliges Blechwerk, dann über die Linke Saarstrecke (3232) nach Fürstenhausen, vorbei am Gelände des ehem. Kraftwerk Wehrden (heute Amazon / Strukturwandel) durch Wehrden und entlang der A620 (Gasometer, Schlackengrube, Hafenkai, Werk Saarstahl) nach Fürstenhausen (KW Fenne, Holzplatz). Danach verläuft die Fahrt über die Rosseltalbahn (3236) nach Velsen. Bei dieser Streckenführung muss allerdings in Hostenbach und in Fürstenhausen die Fahrtrichtung gewechselt werden (Kopf machen).

**Eine weitere Bewerbung zusätzlich zum WKE und EBV sollte mit dem MECL (Museumseisenbahnverein in Losheim) erfolgen, denn dort stehen noch zwei ehemalige Dampfloks der Saarbergwerke und ein Wagenpark, der die Fahrten der Hüttenarbeiter und Bergleute in den 1930er Jahren darstellen können.**

**Erhard Pitzius ( Vorsitzender & Pressesprecher )**

Plattform Mobilität SaarLorLux e.V.

**Mit Ideen der IGWRB (Interessengemeinschaft Warndt und Rosseltalbahn**



<https://plattform-mobilitaet.eu>

