

Halle-Hettstedter Eisenbahn: Reaktivierung oder nicht?

VON FRIEDRICH LÖWE

Im Februar 2007 gründete sich der Verein „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e. V.“ (HHE e. V.) mit dem Ziel, die Streckenabschnitte Halle-Nietleben – Schochwitz und Hettstedt – Heiligenthal der einst durchgehenden Strecke Halle – Hettstedt schrittweise zu reaktivieren und einen Museumsbahnbetrieb mit ergänzendem historischem SEV auf dem Abschnitt Heiligenthal – Schochwitz einzurichten. Dieser Museumsbetrieb soll als Ausgangspunkt und verbindendes Element für die Förderung des Kulturrums zwischen Halle, Lutherstadt Eisleben, Gerbstedt und Wettin dienen. Knapp sechs Jahre später bleibt jedoch festzustellen, dass das Vorhaben wider Erwarten mit deutlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, die inzwischen zu einer spürbaren Verzögerung der Reaktivierungsbemühungen und des anvisierten Zeitplans geführt haben.

Die 1896 fertig gestellte Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE), gelegen im südlichen Teil des heutigen Landes Sachsen-Anhalt, verlief von Halle-Klaustor aus über Halle West (später Nietleben), Salzmünde und Gerbstedt nach Hettstedt. Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr entwickelten sich äußerst positiv und bescherten der HHE einen regen Betrieb. Doch schon mit dem 1. Weltkrieg und erst recht mit der Weltwirtschaftskrise begann die Bedeutung im Personenverkehr zu schwinden. Zwischen Heiligenthal und Halle-Dörlau wurde dieser 1968 eingestellt und die Strecke in mehreren Schritten stillgelegt. Der schlechte Infrastrukturzustand, der eine ständige Verringerung der Reisegeschwindigkeit auf zuletzt nur noch rund 25 km/h zur Folge hatte, und der ab den sechziger Jahren verstärkt aufkommende Individualverkehr hatten dazu ihr Übriges getan. Einzig im Abschnitt Halle Hbf – Halle-Nietleben, der außer dem mitbenutzten Teil der Halle-Kasseler Bahn erst ab 1966 zur Anbindung von Halle-Neustadt errichtet wurde und gar nicht zur HHE gehört, verblieb ein nennenswertes Aufkommen im Personenverkehr. Durch den in den achtziger Jahren einsetzenden ökonomischen Niedergang der DDR und die sich daran anschließende politische Wende brach auch der über lange Jahre wichtige und aufkommensstarke Güterverkehr weitgehend weg, so dass dieser bereits 1992 auf der gesamten Strecke eingestellt wurde. Der Personenverkehr konnte sich auf dem Abschnitt Hettstedt – Gerbstedt indes noch bis 2003 halten. Heute sind lediglich 19 km der weiterhin durchgehend gewidmeten Strecke noch mit Gleisen versehen; der mittlere Abschnitt Heiligenthal – Schochwitz ist bereits abgebaut.

Nach seiner Gründung 2007 gelang es dem Verein, die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) als Kooperationspartner für den geplanten Betrieb der Infrastruktur zu gewinnen. Diese schloss noch im Oktober des gleichen Jahres einen „Grünschnittvertrag“ mit der DB ab, um mit vorbereitenden Maßnahmen für die Reaktivierung des ersten Teilstücks Halle-Nietleben – Halle-Dörlau beginnen zu können. Daraufhin führte der Verein ab November mehrmals Arbeitseinsätze zum Freischnitt und zur Beräumung von Müll und Unrat durch. Im April des Folgejahres stellte die DRE den Antrag auf Erteilung der Betriebserlaubnis nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beim Land Sachsen-Anhalt, die im September 2008 erteilt wurde. Dafür wurden die Gleise

vermessen und der Zustand der Infrastruktur dokumentiert. Auch unternahm der Verein weitere Arbeiten zur Vegetationskontrolle; im Bahnhof Gerbstedt wurde darüber hinaus an der Stelle des ursprünglichen Wasserkrans ein ebensolcher neu aufgestellt, den der Verein in Sandersleben (Strecke Halle – Halberstadt) hatte sichern können.



Karte des Streckenverlaufs der Halle-Hettstedter Eisenbahn mit den umgebenden anderen Bahnstrecken
Grafik: BAHN-REPORT

Entgegen ursprünglicher Erwartung verweigerte die DB in der Folge aber die Verlängerung des bestehenden „Grünschnittvertrages“ mit der DRE. Zwar kündigte die DRE ihrerseits der DB betriebsvorbereitende Maßnahmen an, doch noch im November 2008 wurde die Strecke dann öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben. Der Verein entschloss sich deshalb im September 2009, einen Kaufantrag an die DB Services Immobilien GmbH zu stellen, den diese jedoch negativ beschied. Man ließ mitteilen, dass man das Kaufangebot nicht berücksichtigen könne, da man bereits mit einem Interessenten in Verhandlung stehe. Wer dieser Interessent war, stellte sich erst später heraus: Es handelte sich um die EIG Infrastrukturgesellschaft mbH aus Görlitz (ein Tochterunternehmen des Schrottwerters ROP Roth AG), die bereits mehrfach durch den Rückbau von Bahnstrecken von sich reden gemacht hatte.

Unabhängig davon regte das Landesamt für Denkmalschutz Sachsen-Anhalt eine Überprüfung eines möglichen Denkmalschutzes der HHE-Strecke an. Begründet wurde dies mit den noch fast vollständig vorhandenen Anlagen

und der einstigen Bedeutung der Strecke. Daher stellte der Verein einen entsprechenden Überprüfungsantrag. Zwischenzeitlich kam es zwischen der DB Services Immobilien GmbH und der EIG im Januar 2010 zum Abschluss eines Kaufvertrages über die Gesamtstrecke Halle-Nietleben – Hettstedt. Auch hier begann die ROP Roth AG umgehend Fakten zu schaffen und begann bereits im darauf folgenden Februar mit vorbereitenden Rückbaumaßnahmen im Bereich Salzmünde (s. BAHN-REPORT 3/10, S. 42). Erst nachdem die Landeseisenbahnaufsicht (LEA), die den Rückbautrupp gestellt und weitere Abrissarbeiten auch im Hinblick auf die Betriebsgenehmigung der DRE sofort untersagt hatte, sich eingeschaltet hatte, wurden diese Arbeiten (temporär) eingestellt. Besonders bemerkenswert ist

der Umstand, dass ROP Roth-Vorstand Steffen Roth im Zuge dieser Ereignisse erklärte, er sei Eigentümer der Strecke und „könne machen, was er wolle“, obwohl kein entsprechender Grundbucheintrag vorhanden war.

Fast zeitgleich stellte Roth beim Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt einen Antrag auf Widerruf der 2008 an die DRE erteilten Betriebsgenehmigung. Trotz des Verbotes durch die LEA wurden auch in den darauf folgenden Wochen Rückbaumaßnahmen zwischen Heiligenthal und Hettstedt beobachtet, was die DRE Anfang März ihrerseits zur erfolgreichen Erwirkung einer einstweiligen Verfügung gegen die EIG beim zuständigen Landgericht Görlitz veranlasste. Die EIG legte dagegen ihrerseits Widerspruch ein, den das Landgericht Görlitz abwies, worauf Roth hiergegen in Berufung vor dem Oberlandesgericht (OLG) Dresden ging. Bei einer noch im gleichen Monat erfolgten Ladung in das Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt sagte Roth aus, er wolle zwischen Halle-Nietleben und Halle-Dörlau eine Anschlussbahn betreiben und auf dem restlichen Bahnkörper Radwege anlegen.



Oben: Straßenseitige Ansicht des großen, stark sanierungsbedürftigen Empfangsgebäudes des Bahnhofs Halle-Nietleben | Foto (10.08.13): F. Löwe
Rechts: Vor der Gesamteinstellung des Personenverkehrs im Jahr 2003 fuhr die Kreisbahn Mansfelder Land (KML) mit ihren Esslinger Triebwagen auf dem westlichen Reststück der HHE. Am 09.05.01 war VT 406 soeben als RB 37969 im Bahnhof Gerbstedt angekommen. Foto: M. Brodkorb



Einen wichtigen Teilerfolg erzielte der Verein Anfang April 2010 mit der Eintragung der baulichen Anlagen der HHE in das Landesdenkmalverzeichnis Sachsen-Anhalt. Vorausgegangen war dieser Entscheidung eine Streckenbegehung. Durch die Einstufung als Denkmal entstand dem Land Sachsen-Anhalt nach § 11 Landesdenkmalschutzgesetz LSA ein Vorkaufsrecht, das in Anspruch genommen werden kann, wenn Grundstücke veräußert werden, auf denen sich ein Denkmal befindet. Dieses Recht kann sowohl selbst wahrgenommen als auch an gemeinnützige Dritte abgetreten werden, die sich dem Denkmalschutz verschrieben haben. Dementsprechend beantragte der Verein beim Landesverwaltungsamt die Ausübung eben jenes Vorkaufsrechtes für die Streckenabschnitte Halle-Dölauer Heide – Fienstedt und Bahnhofausfahrt Gerbstedt – Einfahrsignal (Esig) Hettstedt unter der Bedingung, den entsprechenden Kaufpreis selbst aufzubringen. Abgewiesen wurde im gleichen Monat der von Roth gestellte Antrag auf Widerruf der Betriebsgenehmigung für die DRE.

Einen eher unrühmlichen Vorgang stellt demgegenüber der etwa zeitgleich beim Eisenbahnbundesamt (EBA) gestellte Antrag auf Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nach § 23 AEG durch die DB Services Immobilien GmbH für den Abschnitt Lieskau – Hettstedt dar, der im Ergebnis ohne Erfolg blieb. Hier sei auf die Parallele zur Wiehltalbahn in NRW (Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster unter dem Az. 20 A 802/07; der *BAHN-REPORT* berichtete mehrfach) verwiesen, wonach der Eigentümer die Eigenschaft seines Grundstückes als Eisenbahninfrastruktur zu respektieren hat, egal ob ein Pachtvertrag mit dem interessierten Nutzer vorliegt oder nicht, denn diesen hatte die DB der DRE auch auf mehrmalige Kompromissvorschläge hin verweigert. Die von der Freistellung betroffenen Anliegerkommunen sprachen sich daraufhin allesamt für die Streckenreaktivierung aus, ebenso mehrere EVU im Rahmen der Stellungnahmemöglichkeiten im Verfahren nach § 23 AEG gegenüber dem EBA.

Verursacht durch das juristische Tauziehen um den Fortbestand oder die Verwertung der Strecke wollte die DRE mit den betriebsvorbereitenden Maßnahmen bis dahin nicht beginnen, denn sie wäre Gefahr gelaufen, durch die DB in gerichtliche Auseinandersetzungen verwickelt

zu werden. Diese hatte ihr nach der erneuten Ankündigung, betriebsvorbereitende Maßnahmen ergreifen zu wollen, mit rechtlichen Konsequenzen gedroht. Auf welcher Basis das passieren sollte, ist allerdings unklar, denn auch wenn die DRE keinen Pachtvertrag besitzt, so ist es ihr als Inhaberin der nach dem AEG erforderlichen Betriebsgenehmigung an sich jederzeit möglich, Maßnahmen zur sicheren Betriebsdurchführung zu ergreifen. Dies ist eine der Konsequenzen, die sich aus dem jahrelangen Streit um die Wiehltalbahn ergeben hat.

Auch der Erhalt des Empfangsgebäudes Halle-Nietleben, das im Rahmen des „Schnittstellenprogramms“ eigentlich weichen sollte, kann als Erfolg des Vereins verbucht werden. Der in dieser Angelegenheit mit dem HHE e.V. kooperierende Nietlebener Heimatverein bemühte sich 2010 über mehrere Monate hinweg bei der Stadt Halle um die Zutrittsgewährung zum EG, um Sicherungsmaßnahmen gegen eindringende Nässe vornehmen zu können, was jedoch zunächst mehrfach versagt wurde. Die Stadt ist Eigentümerin der Immobilie und wollte das Gebäude im Rahmen der „Schnittstellenmaßnahme“ abrechen lassen.

Den wohl wichtigsten Teilerfolg stellte jedoch das im Juni 2010 durch das Landesverwaltungsamt für die o. g. Streckenabschnitte Halle-Dölauer Heide – Fienstedt und Bahnhofausfahrt Gerbstedt – Esig Hettstedt ausgeübte Vorkaufsrecht zu Gunsten des Vereins dar. Gegen diese Entscheidung legte die DB jedoch umgehend Klage gegen das Land Sachsen-Anhalt beim Verwaltungsgericht Halle ein und argumentierte, dass ihr durch das teilweise ausgeübte Vorkaufsrecht nur ein wirtschaftlich nutzloser Torso verbleibe und der Schrottwerverter dann von seinem Kaufvertrag zurücktreten wolle. Darüber hinaus wurde auch die Denkmaleigenschaft als solche angefochten. Einen in den darauf folgenden Monaten gestarteten Versuch, eine außergerichtliche Einigung herbeizuführen, lehnte die DB ab. Anfang 2011 wurde der Verein daher aufgrund der Berührung seiner Interessen zum Verfahren der DB gegen das Land Sachsen-Anhalt beigegeben.

Auch das schon erwähnte anhängige Verfahren, in dem Roth gegen die einstweilige Verfügung gegen den Streckenabriss Berufung beim OLG Dresden eingelegt hatte, wurde im November

2010 eingestellt, nachdem Roth auf Nachfrage hatte zugeben müssen, die einzige geleistete Rate für den Kaufpreis von der DB Services Immobilien GmbH zurückerhalten zu haben. Zum März 2011 hörte die EIG schließlich mit Verschmelzung auf die ROP Roth AG auf zu existieren. Der im gleichen Monat von der DB Netz AG beabsichtigte Rückbau der Verbindungsweiche 3 im Bahnhof Hettstedt, über welche die HHE-Strecke in den Bahnhof Hettstedt eingebunden war, führte ebenso zu Einsprüchen beim EBA wie der geplante Rückbau des Inselbahnsteigs zwischen den Gleisen 31 und 32 in Halle-Nietleben durch die DB Station & Service AG. Diese Maßnahmen wurden im Dezember 2011 vom EBA nicht genehmigt. Sowohl die Weiche 3 als auch der Bahnsteig 3 in Hettstedt seien weiterhin vorzuhalten. In Hettstedt selbst ist die HHE-Trasse jedoch nicht mehr eingebunden, nachdem diese zwischen 2006 und 2007 auf einer Länge von knapp 800 m von DB Netz zurückgebaut worden war.

Zwei wichtige Entscheidungen fallen ebenfalls in das Frühjahr 2011: So wurde der Abrissantrag der Stadt Halle für das EG Halle-Nietleben abgewiesen, wogegen die Stadt Halle allerdings Widerspruch einlegte. Im April erfolgte dann die Ablehnung des Entwidmungsantrages der DB Services Immobilien GmbH für den Abschnitt Lieskau – Hettstedt durch das EBA.

Nach diesen grundsätzlichen Richtungsentscheidungen zu Gunsten der HHE bekräftigte die DRE im Juli 2011 gegenüber der DB ihr Vorhaben, betriebsvorbereitende Maßnahmen vornehmen zu wollen. Als unmittelbare Reaktion darauf führte die DB Netz AG auf Veranlassung des örtlichen Produktionsleiters Lohn eine Streckenunterbrechung bei km 4,3 zwischen Halle-Nietleben und Halle-Dölau durch die Heraustrennung eines ca. 4 m langen Gleisjochs herbei, womit der Netzzugang zur HHE unmöglich gemacht wurde. Vorbereitende Gleisbauarbeiten mit entsprechenden Maschinen sind somit von vornherein zumindest über die Schiene ausgeschlossen. Begründet wurde diese Maßnahme gegenüber der Öffentlichkeit mit der Verkehrssicherungspflicht (auch im Zuge der Umbaumaßnahmen im Bahnhof Halle-Nietleben), die der DB Netz obliege. Wie stichhaltig diese Argumentation ist, bleibt jedoch fraglich, da zwischen Halle-Nietleben und Halle-Dölau bereits seit 2002 kein Zugverkehr mehr stattfindet. Maßnahmen zur Verkehrssicherung hätten daher schon we-

sentlich eher vorgenommen werden müssen. Pikant an diesem Vorgehen ist außerdem, dass weder das EBA noch die LEA über die Absichten im Vorfeld informiert worden waren, obwohl es sich beim Heraustrennen des Gleisjoches um einen planfeststellungsbedürftigen Eingriff in die bestehende Infrastruktur nach § 18 AEG handelt. Wie das EBA auf Nachfrage des *BAHN-REPORT* bestätigte, gelte dies sogar für stillgelegte Strecken und überdies sei die gesamte HHE-Trasse wegen der gültigen DRE-Betriebsgenehmigung formal nicht mehr stillgelegt. Auch eine Absichtserklärung gegenüber dem Landesverkehrsministerium wurde erst abgegeben, als das Joch schon längst herausgetrennt war. In diesem Zusammenhang machte man gleich mit darauf aufmerksam, die HHE betrieblich abbinden zu wollen, worauf die untere Denkmalbehörde und der Verein eine Anzeige gegen die DB Netz AG bei der Staatsanwaltschaft Halle einreichten. Darüber hinaus wurde sowohl die Bundespolizei als auch die Bundesnetzagentur verständigt.

Im Zuge der o. g. Klage der DB gegen das Land Sachsen-Anhalt wegen Ausübung des Vorkaufsrechtes fand im August 2011 eine mündliche Verhandlung beider Parteien statt. Dabei bot die Klägerin dem Verein eine außergerichtliche Einigung an, sofern diesem die ganze Strecke für einen entsprechend stimmigen Preis veräußert werden könne. Ob diese Verkaufsofferte wirklich ernst gemeint war, kann allerdings bezweifelt werden. Zwei Kaufangebote, zuletzt 75.700 EUR für die rund 41 km lange Strecke, wurden von der DB ausgeschlagen. Zuletzt wurde dies damit begründet, dass die ROP Roth AG nun doch an dem Torso, der durch das Vorkaufsrecht des Landes entstanden war, interessiert sei. Darüber hinaus könne der Kaufvertrag an die EIG nicht rückabgewickelt werden, so dass es nicht möglich sei, dem Verein die Gesamtstrecke zu veräußern. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass der Kaufvertrag bis heute nicht umgesetzt und als Eigentümer immer noch die DB Services Immobilien GmbH in den Grundbüchern verzeichnet ist. Knapp drei Jahre nach Abschluss des Kaufvertrages hat Roth immer noch nicht bezahlt, doch gleichzeitig sieht man seitens der DB keinen Anlass, den Kaufvertrag rückabzuwickeln. Jeder Kaufmann, der für seine Waren nicht bezahlt wird, hätte aber genau dies aus Eigeninteresse getan, zumal erschwerend hinzukommt, dass im Kaufvertrag, der zwischen Roth und der DB geschlossen wurde, ausdrücklich mögliche Vorkaufsrechte Dritter oder etwaige Denkmalaufschriften als denkbare Risiken erwähnt worden sind.

Auch für den Inselbahnsteig in Halle-Nietleben zeichnete sich zunächst eine Lösung ab, nachdem die DB Station & Service AG von dessen Abriss Abstand nahm. Der Verein HHE entschloss sich, diesen nach Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen und Erhalt der Genehmigung selbst betreiben zu wollen.

Im November 2011 erging schließlich das Urteil des Verwaltungsgerichtes Halle in dem Verfahren der DB gegen das Land Sachsen-Anhalt. Darin wurde die im Prozess angegriffene Denkmaleigenschaft der Anlagen der HHE bestätigt,

der Bescheid zur Ausübung des Vorkaufsrechtes jedoch wegen fehlender Vollständigkeit aufgehoben. Der Verein beschloss daraufhin, Berufung beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Magdeburg einzulegen, was im Dezember 2011 auch geschah. Darüber hinaus wandte er sich in einem Schreiben an DB-Vorstandsvorsitzenden Grube mit einer Schilderung des Geschäftsgebarens der DB Services Immobilien im konkret vorliegenden Fall und der Offerte, für die Gesamtstrecke 100.000 EUR zu bezahlen. Antwort erhielt der Verein vom Vorstandsvorsitzenden der DB Services Immobilien GmbH, Matthias Kiekebusch. Dieser bestätigte noch einmal, dass man nur zu Gunsten des Vereins entscheiden könne, wenn Roth vom Kaufvertrag zurücktreten würde. Da dieser jedoch an seiner Kaufabsicht weiter festhalte, sei es nicht möglich, den Vertrag aufzuheben.



Das Mitte 2011 von DB Netz heraus getrennte, etwa 4 m lange Gleisstück bei km 4,3 zwischen Halle-Nietleben und Halle-Dörlau | Foto: HHE e. V.



Ehemaliger VT 764 der DRG, Baujahr 1924, bis 2001 von der WEG eingesetzt, in Aufarbeitung in Halle-Ammendorf am 07.02.12 | Foto: HHE e. V.

Eine im November 2011 zunächst ebenfalls durch die DB Services Immobilien GmbH erfolgreich beantragte Freistellung von Bahnbetriebszwecken für mehrere Grundstücke des Bahnhofs Halle-Dörlau musste revidiert werden, nachdem der Betreiber dem EBA auf Nachfrage mitteilen musste, dass von der Freistellung auch die einzige Zuwegung zum Bahnhof selbst betroffen wäre. Anfang des Jahres 2012 sah es so aus, als könnte der Verein mit der Übernahme des Inselbahnsteigs am Gleis 31 in Halle-Nietleben einen größeren Erfolg erzielen. Der Bahnsteig sollte im Rahmen der Umbaumaßnahmen zur Schnittstelle erhalten bleiben und angepasst werden, wobei der Verein die dadurch entstehenden Kosten übernehmen wollte. Nachdem der Vertrag zwischen dem Verein und DB Station & Service unterschriftsreif vorlag, hieß es jedoch im August, dass es seitens der DB aus Konzerninteresse keine Möglichkeit gebe, weitere Verhandlungen mit dem Verein zu führen. Eine geplante Vertragsunterzeichnung wurde daher

abgesagt. Gleichzeitig bestätigte das EBA den Erhalt des Inselbahnsteigs für die Nutzung durch die HHE. Auch nochmalige Gesprächsrunden mit der DB Services Immobilien GmbH führten zu keiner Annäherung. Als Erfolg ist hingegen der erstmalig mögliche Zutritt zum EG Halle-Nietleben im November 2012 zu nennen, um durch einen Bausachverständigen die Kosten für eine Wiedernutzbarmachung ermitteln zu können. Ein entsprechendes Nutzungskonzept hatte man bereits 2011 erarbeitet.

Die zuständige Staatsanwaltschaft Halle stellte Ende 2012 die Ermittlungen wegen des herausgetrennten Gleisjoches gegen die DB Netz AG ein. Auch eine Beschwerde bei der Generalstaatsanwaltschaft Naumburg lieferte kein anderes Ergebnis. Kritisiert wurde diese Entscheidung durch den renommierten Verkehrsjuristen Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter, der in der Entscheidung die fehlende Bereitschaft sieht, sich mit der Materie auseinanderzusetzen. Die Berufung am OVG Magdeburg bezüglich des Vorkaufsrechtes nach dem Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt wurde ebenfalls nicht zugelassen. Dennoch hält der Verein an seinem Vorhaben, die Strecke erhalten und reaktivieren zu wollen, fest. So veranstaltet er regelmäßig Bahnhofsfeste in Gerbstedt und ersteigerte das dortige EG, um es einer zukünftigen Nutzung zuzuführen. Die Funktion der Strecke als Standortfaktor soll der gesamten Region zugute kommen, weshalb sich die betroffenen Kommunen ebenfalls für das Projekt stark machen.

Die Aktivitäten beschränken sich daher nicht alleine auf die Strecke, sondern auch auf den Erwerb und die Aufarbeitung von vereinseigenen Schienenfahrzeugen. Besondere Schätze sind dabei zwei originale Lindnerwagen sowie ein weiterer originaler Wagens der HHE, der 1897 von WUMAG Görlitz geliefert wurde. Beide Wagen sollen später Bestandteil des Museumszugzuges sein. Ein weiteres, ehrgeiziges Projekt ist die Aufarbeitung des ehemaligen VT 764 der DRG, die 1924 gebaute Fahrzeug ist der einzige noch erhaltene Vertreter einer Kleinserie von drei Fahrzeugen und wurde von der Waggonfabrik Dessau gebaut. Der Triebwagen überlebte sowohl die Kriegswirren als auch die deutsch-deutsche Teilung und gelang über Umwege zur Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG), die diesen noch bis 2001 planmäßig einsetzte, bevor ein Unfall seinen aktiven Dienst beendete. Es gelang dem Verein, das zwischenzeitlich verkaufte Fahrzeug von den Ulmer Eisenbahnfreunden zu erwerben und nach Halle zu überführen. Nachdem es einige Umbauten über sich ergehen lassen musste, soll es in den nächsten Jahren schrittweise in seinen Ursprungszustand zurückversetzt werden. Erste Bauabschnitte konnten mit Hilfe der Hochschule Merseburg bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Des Weiteren zählen eine V 22, eine Kö II sowie VB 144 001 zum Fahrzeugbestand des Vereins. Für den 24.08.13 war in Gerbstedt das 5. Bahnhofsfest geplant, wobei mit der V 22 auch erstmals ein vereinseigenes Fahrzeug zu besichtigen sein sollte. Vorgesehen waren an besagtem Tag auch erste Fahrversuche auf dem Bahnhofsgleis. 