

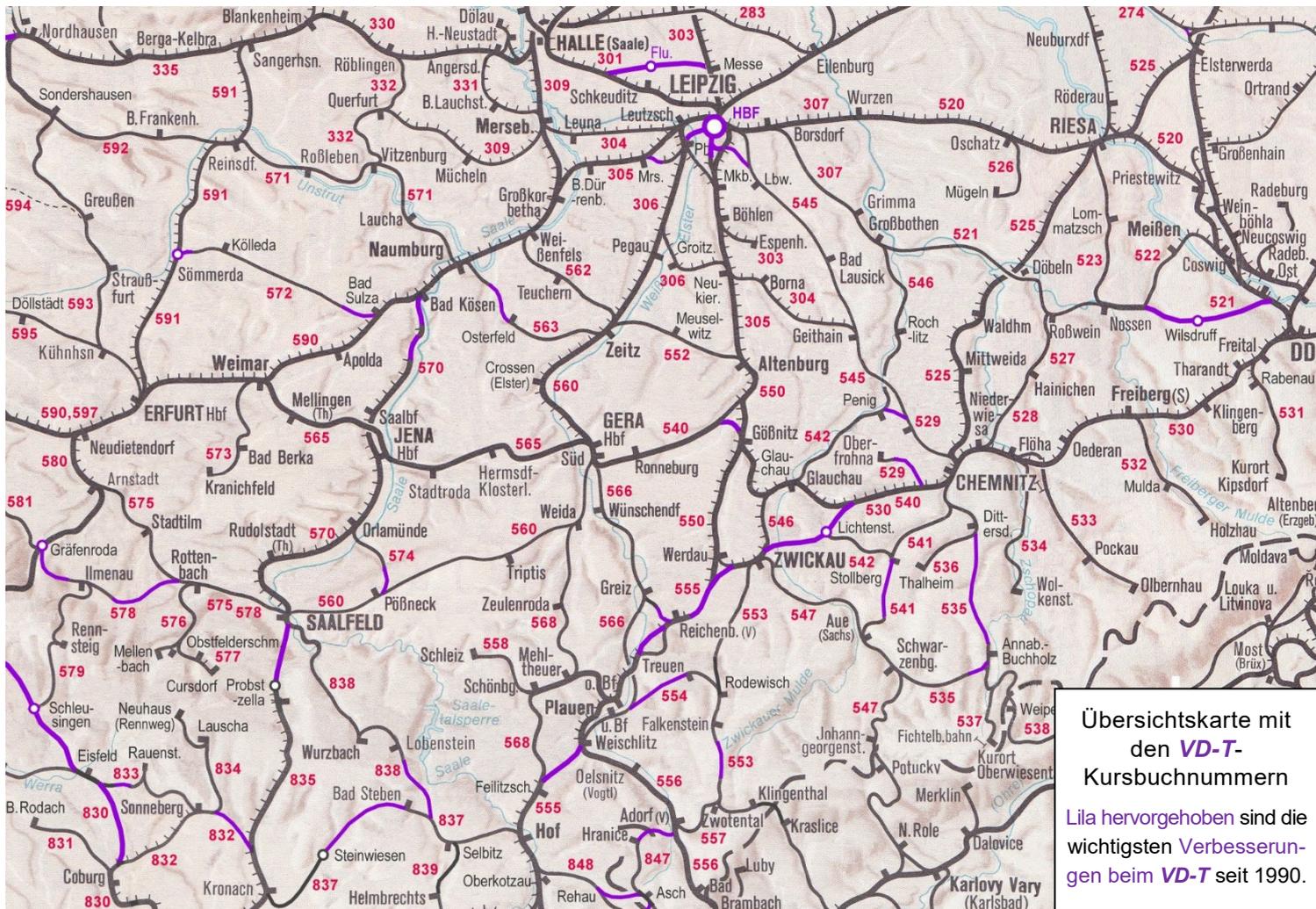
=== VD-T ===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

**= Strecken 500 bis 549 =
SACHSEN**



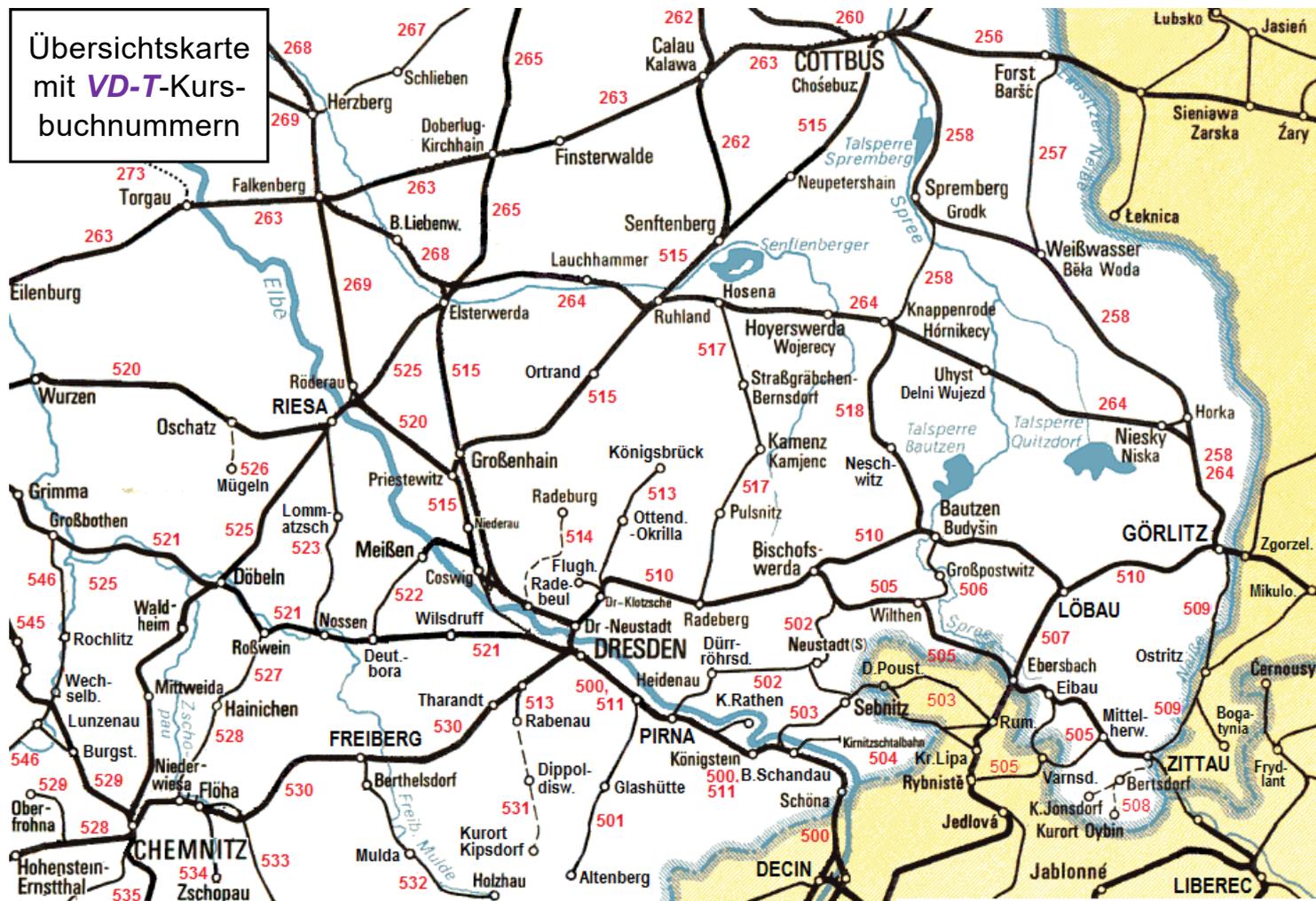
**Ein *Integraler Taktfahrplan*
von Jörg Schäfer**



Übersichtskarte mit den **VD-T**-Kursbuchnummern

Lila hervorgehoben sind die wichtigsten **Verbesserungen** beim **VD-T** seit 1990.

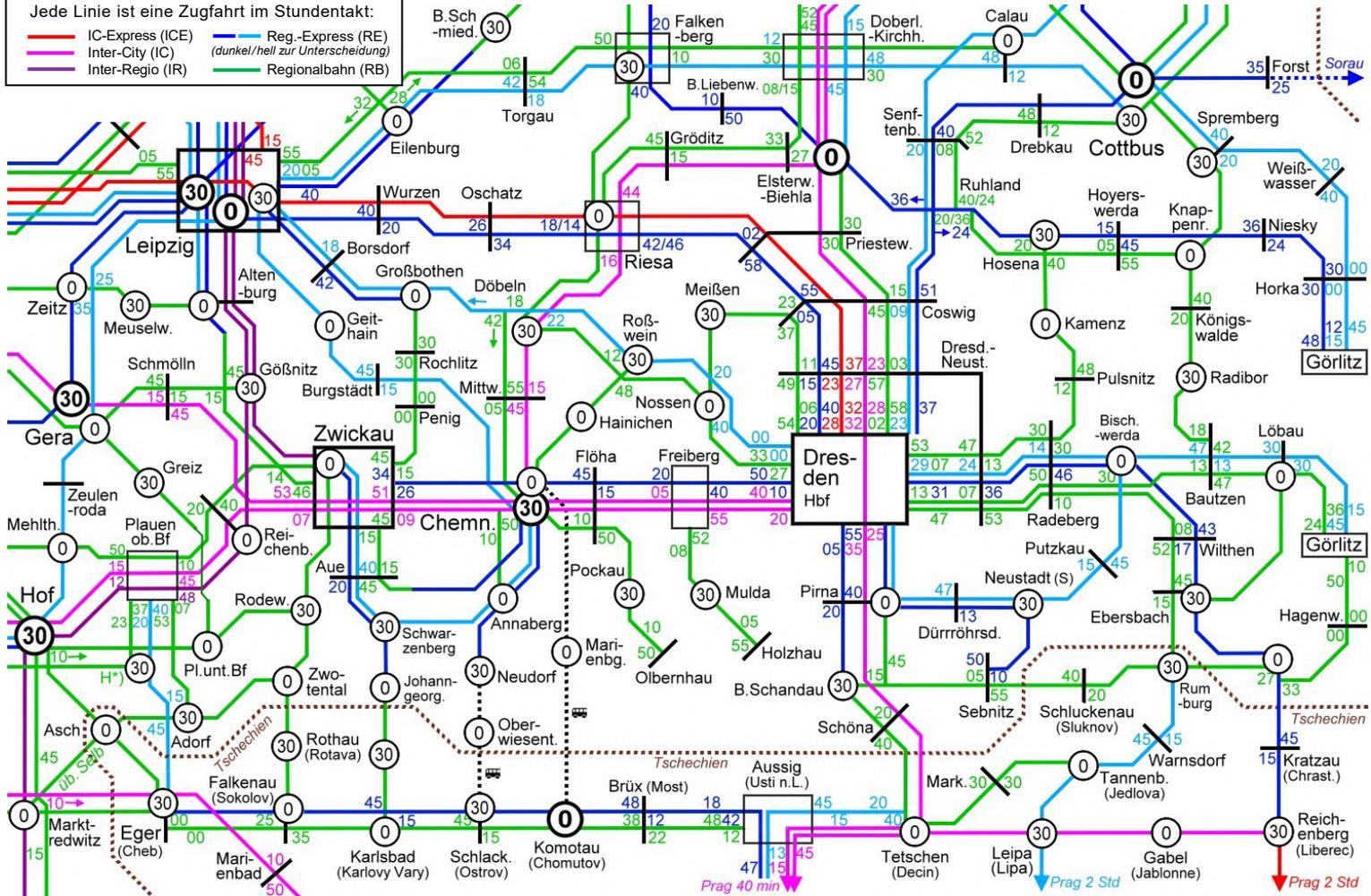
Übersichtskarte
mit **VD-T-Kurs-**
buchnummern



Grafischer Fahrplan der Normalverkehrszeit:

Jede Linie ist eine Zugfahrt im Stundentakt:

- IC-Express (ICE)
- Inter-City (IC)
- Inter-Regio (IR)
- Reg.-Express (RE)
- (dunkel/hell zur Unterscheidung)
- Regionalbahn (RB)



500 Dresden - Pirna - B.Schandau - Tetschen (Decin) (- Prag)

Schon bei der Projektierung der ersten deutschen Fernbahn zwischen Leipzig und Dresden gab es Pläne, die Strecke später nach Süden fortzusetzen. Das Königreich Sachsen favorisierte anfangs eine Linie durch die Oberlausitz über Zittau und Reichenberg, um Berlin und Wien auf kürzestem Wege miteinander zu verbinden. Die technischen Schwierigkeiten bei der Querung des *Jeschkengebirges* verhinderten dieses Projekt aber.

Österreich-Ungarn bevorzugte von vornherein eine Bahn in den Tälern von Moldau und Elbe mit günstigerer Topografie. Schon 1840 begannen die Vermessungen im Elbtal. 1842 wurde in einem Staatsvertrag die Fertigstellung in 8 Jahren vereinbart. Im Elbtal konzipierte man eine Trasse, die „drei Fuß österreichisches Maß“ über dem Pegel des bis damals höchsten Hochwassers vom März 1845 lag.

Ab 1.8.1848 fuhren täglich vier Zugpaare zwischen Dresden und Pirna. Die Gesamtstrecke bis Bodenbach ging am 6.4.1851 in Betrieb. Eine „Übereinkunft zwischen der kaiserlich österreichischen und der königlich-sächsischen Regierung“ regelte die Betriebsführung durch die sächsische Staatsbahn auf böhmischem Territorium und legte den Bahnhof Bodenbach als *Wechselstation* fest.

Ende des 19. Jahrhunderts genügten die Bahnanlagen in Dresden nicht mehr dem steigenden Verkehrsaufkommen. Die ebenerdige Trassierung mit vielen Bahnübergängen behinderte die Stadtentwicklung. Man entschied sich schließlich für den kompletten Umbau mit Erweiterung auf vier Gleise, Höherlegung der Gleise und Neubau fast aller Dresdner Stationen. Anstelle des alten *Böhmischen Bahnhofes* entstand von 1892 bis 1895 der neue Hauptbahnhof.

Die neue viergleisige Strecke zwischen Dresden Hbf und Reick ging 1902 in Betrieb. Bis zum Ersten Weltkrieg wurde die Verlängerung bis Heidenau fertig. Der weitere Gleiskörper bis Pirna blieb zunächst unvollendet. Schuld daran waren finanzielle Engpässe und das gesunkene Verkehrsaufkommen nach dem Ersten Weltkrieg. Erst Ende der 1920er Jahre wurden die Bauarbeiten fortgesetzt und der viergleisige Abschnitt bis Pirna 1934 eröffnet.

Nach der Angliederung des Sudetenlandes 1938 lag die Strecke bis Bodenbach auf deutschem Staatsgebiet. Der Sommerfahrplan 1939 enthielt 15 Personenzugpaare zwischen Dresden und Bodenbach. Hinzu kamen Vorortzüge von Meißen nach Pirna und sonntags Ausflugszüge von Dresden nach Bad Schandau. Internationale Schnellzüge fuhren von Berlin nach Prag (D64/65), Wien (D52/53) und Preßburg (D148/149). Hochwertige Binnenzüge verbanden Berlin mit Eger und Hamburg mit Karlsbad.

Am 19.4.45 bombardierte die US Air Force den Eisenbahnknoten Pirna und beschädigte die Gleisanlagen dabei so schwer, dass bis zum Kriegsende kein planmäßiger Verkehr mehr möglich war. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Abschnitt von der Staatsgrenze bis Dolní Žleb (Niedergrund/Elbe) wieder an die CSSR-Staatsbahn ČSD. Alle Personenzüge von Dresden endeten spätestens in Schöna. Jenseits der Grenze gab es sechs Personenzugpaare zwischen Hřensko (Schöna-Herrnskretsch) und Podmokly. Nach der Vertreibung der überwiegend deutschen Bevölkerung war das Verkehrsaufkommen gering und es genügte Triebwagen.

➤ Der Bahnhof Děčín hlavní nádraží („Děčín Hauptbahnhof“) liegt im Stadtteil Podmokly (bis 1945: Bodenbach) westlich der Elbe. Er ist der wichtigste Bahnhof der nordböhmischen Grenzstadt Děčín (bis 1945: Tetschen) mit rund 50.000 Einwohnern. Er ist seit der Streckeneröffnung 1851 in Betrieb und wurde seitdem mehrfach erweitert. Er verknüpft die Hauptstrecke Dresden - Prag mit den Nebenlinien nach Varnsdorf, Česká Lípa und Litvínov.

1946 wurde der deutsche Abschnitt Dresden - Schöna für Reparation an die Sowjetunion durchgängig auf ein Gleis zurückgebaut. Das erste Abkommen für den Grenzübergang Prostřední Žleb - Bad Schandau trat 1947 in Kraft. Danach gab es mit dem D 101/102 Beograd - Berlin auch wieder hochwertigen Fernverkehr. Pass- und Zollkontrolle fanden bei allen Zügen in Schöna statt. Güterzüge fuhren zunächst vor allem für die sowjetische Besatzungsmacht mit Reparationsgütern.

Die *Deutsche Reichsbahn* (DR) baute ab 1949 von Dresden aus das zweite Gleis wieder auf. Anlässlich Stalin's Geburtstag am 20.12.52 nahm sie offiziell die wieder durchgehend zweigleisige Strecke in Betrieb. Ebenfalls 1952 wurde Bad Schandau zum *Übergabebahnhof* bestimmt.

Nach und nach kamen immer mehr hochwertige Fernzüge in das Elbtal: Ab 1954 der bislang über Polen verkehrende *Balt-Orient-Express* (Bukarest -Stockholm), 1957 der *Vindobona* (Wien - Berlin) und 1959 der *Pannonia* (Sofia -Berlin). Am 1.6.59 wurde der Vorortverkehr auf Wendezüge mit modernen Doppelstockzügen umgestellt. Am 1.1.72 führten DDR und CSSR den *visafreien Reiseverkehr* ein. Die Staatsbahnen reagierten darauf mit einem neuen Personenzugpaar Dresden - Decin und einem neuen Tagesschnellzugpaar Dresden - Prag.

Anfang der 1970er Jahre nahm der Güterverkehr auf der Elbtalbahn derartig zu, dass die Staatsbahnen verschiedene Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung prüften. Sogar ein neuer gemeinsamer Grenzbahnhof in Boletice (in der CSSR an der Strecke Decin - Kolín) für bis zu 40 Güterzüge je Tag und Richtung wurde untersucht, wegen zu hoher Kosten aber verworfen. *DR* und *CSD* erreichten die

Kapazitätserhöhung schließlich durch den Ausbau der bestehenden Übergabebahnhöfe und die Modernisierung der Strecke. Bis 1976 elektrifizierte die DR zudem ihre Gleise bis Bad Schandau.

Wegen der unterschiedlichen Stromsysteme vergingen aber noch über zehn Jahre, bis auch der Abschnitt über die Grenze eine Oberleitung bekam: Es gab noch keine Zweisystemlokomotiven, die sowohl „deutschen Wechselstrom“ von 15 kV, 16,7 Hertz als auch „tschechischen Gleichstrom“ mit 3 kV vertrugen. Erst am 30.12.87 hing durchgängig ein Fahrdraht und kurz darauf begannen die Versuchsfahrten mit der Prototyplok. Der fahrplanmäßige elektrische Zugverkehr begann nochmals 4½ Jahre später im Juni 1992.



Die tschechische Zweisystem-Lok 371 002 fuhr am 31.8.13 mit dem EuroCity 172 Villach - Hamburg durch den schlichten Haltepunkt Königsstein. © www.eisenbahnforumvogtland.de

Ende der 1980er Jahre war der Zugverkehr zwischen Dresden und Schöna so dicht wie nie zuvor: Es gab täglich 16 internationale Schnellzugpaare und bis zu 31 Personenzugpaare. Die Vorortzüge nach Schöna fuhren etwa stündlich, im Sommerhalbjahr teilweise halbstündlich und im Berufsverkehr bis Pirna zeitweise sogar viertelstündlich.

Die „Wende“ sorgte ab 1990 für eine vorher unvorstellbare Verlagerung von Gütertransporten von der Schiene auf die Straße. Die wenigen grenzüberschreitenden Fernstraßen zwischen Sachsen und Böhmen waren völlig überlastet. Allein der Grenzübergang Zinnwald (Bundesstraße 170) fertigte 1993 täglich durchschnittlich 820 LKW ab – an einzelnen Tagen waren bis zu 2.000 LKW! Die Belastung der Anwohner mit Lärm und Abgasen wurde unerträglich. Die

Sächsische Staatsregierung suchte dringen Alternativen, zumal die Autobahn Dresden - Prag erst als Grobplanung existierte. Sie entschied sich schließlich für die *Rollende Landstraße* (RoLa), bei der LKW und Fahrer in Zügen fahren.

Ab 1994 pendelten zwischen Lovosice (vorläufiges Ende der Autobahn von Prag) und DD-Friedrichstadt täglich 10 *RoLa*-Züge je Richtung mit bis zu 23 LKW. Nach dem EU-Beitritt Tschechiens am 1.5.2004 nahm die Auslastung aber durch die entfallenen Grenzkontrollen rapide ab und die *RoLa* wurde eingestellt.

Ähnlich war die Entwicklung im Personenfernverkehr, weil sich immer mehr Neubundesbürger einen PKW leisten konnten und der Freistaat Sachsen das Straßennetz großzügig ausbaute: Durch den Rückgang der Nachfrage halbierten sich die internationalen Fernzüge von 1989 bis 1999 auf nur noch acht Zugpaare.

Moderat blieb hingegen der Rückgang im Nahverkehr: Die geringere Streckenbelastung erlaubte die Einführung eines festen Taktfahrplans für die zur S-Bahn aufgestuften Nahverkehrszüge Meißen - Dresden - Schöna. Ab 1993 gab es einen ganztägigen 30-Minuten-Takt. Grenzüberschreitende Züge von Dresden nach Tetschen (Decin) wurden hingegen kaum noch genutzt und Mitte der 90er Jahre eingestellt.

Am 7.6.95 schlossen Deutschland, Tschechien und Österreich ein Abkommen zum Ausbau der Achse Dresden - Prag - Wien. Von Dresden bis Pirna wurden dafür die Fernbahngleise bis Ende 2004 für bis zu 160 km/h wieder aufgebaut. Das seit 1952 vorhandene Gleispaar wurde anschließend grundlegend erneuert und dient seither fast ausschließlich der S-Bahn (→ KBS 511).

Seit Ende der 1990er Jahre nimmt der Güterverkehr wieder zu, die hohe Verkehrsleistung der 1980er Jahre wurde aber nicht wieder erreicht: 2011 fuhren zwischen Dresden und Pirna 80.400 und weiter bis Bad Schandau 61.100 Züge. 2015 waren die Gleise im Oberen Elbtal mit 200 bis 280 Zügen pro Tag belastet. Der Freistaat Sachsen fürchtete, dass ihre Kapazität bis 2017 erschöpft sein würde. Um die Anwohner von dem dabei entstehenden Lärm zu entlasten, wurden im Frühjahr 2011 mehrere Streckenabschnitte bei Wehlen, Rathen und Königstein mit *Schienenstegdämpfern* ausgerüstet.

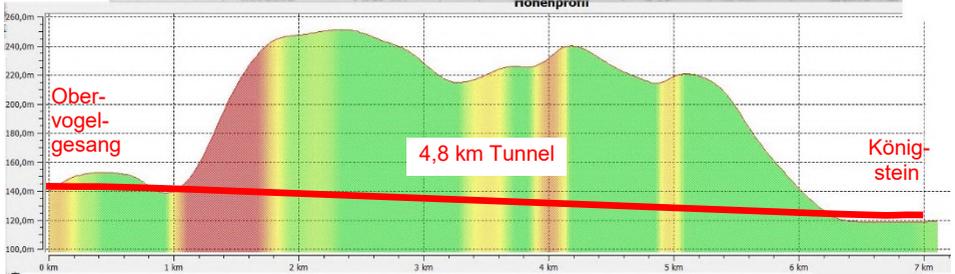
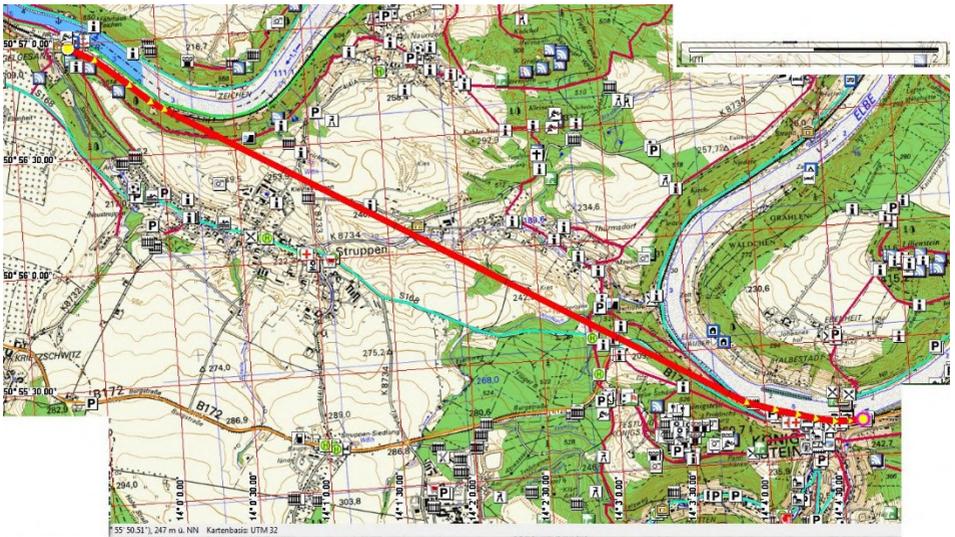
Ab Mai 1999 pendelte der *Elbe-Labe-Sprinter* der ČD mehrmals täglich zwischen Bad Schandau und Děčín. Ab 15.6.08 fuhr er siebenmal täglich im 2-Stunden-Takt. Damit gab es erstmals seit 1945 wieder ein regelmäßiges Nahverkehrsangebot über die Grenze. 2011 nutzten 107.328 Fahrgäste den *Elbe-Labe-Sprinter*, ein Plus von 38.500 gegenüber dem Vorjahr. Der 5.7.14 brachte mit dem neuen Grenzübergang Dolní Poustevna - Sebnitz (→ KBS 503) umfangreiche Fahrplanänderungen: Die *Elbe-Labe-Sprinter* fahren als Linie U28 im Zweistudentakt Děčín -

Bad Schandau - Sebnitz - Rumburk. Alle zuvor in Dolní Žleb wendenden RB fahren nach Schöna, wo sie Anschluss zur S1 nach Dresden haben.

Sachsen und Tschechien planen langfristig eine neue Schnellfahrstrecke, um die Reisezeit von Dresden nach Prag von heute 130 Minuten auf rund eine Stunde zu verringern. Zwischen Heidenau und Aussig (Ústí) soll sie weitgehend unterirdisch trassiert werden. Das Sächsische Wirtschaftsministerium schätzt die Kosten auf drei Milliarden Euro bei einer Realisierung nicht vor 2030.

Der **VD-T** hätte nicht auf eine sündhaft teure Neubaustrecke Dresden - Prag geschickt und lieber die Bestandsstrecke bis zur Jahrtausendwende großzügig ausgebaut. Bis Pirna hätte er wie in der Realität das dritte und vierte Gleis wieder aufgebaut – allerdings so, dass die Bahnsteige (wie vor 1945) außen liegen und Fern- und Güterzüge in der Mitte fahren (→ KBS 511).

Größtes Einzelprojekt beim **VD-T** ist ein 6 km langer Neubauabschnitt (mit 4,8 km Tunnel) zwischen Pirna und Bad Schandau, der die große Elbschleife „abschneidet“



und die Strecke um 5,6 km verkürzt. IC und RE kommen bis zu 7 Minuten schneller voran und können von Dresden bis Niedergrund (Dolni Zleb) mindestens 160 km/h fahren. Nach der Aufweitung von 2 bis 3 Gleisbögen auf den letzten 10 km in der *Tschechischen Republik* (CSR) schaffen IC die 40 km Luftlinie von Dresden nach Tetschen (Decin) in 25 Minuten, was für den Fahrplan perfekt ist. 22,68

Während Deutschland vor allem zwischen Dresden und Bad Schandau investiert, hätte sich die CSR auf den Abschnitt Prag - Aussig konzentrieren können: Eine 30 km lange Neubaustrecke verringert die IC-Fahrzeit auf diesem Abschnitt von 70 auf 40 Minuten. Die Reise von Dresden nach Prag dauert dann weniger als 1½ Stunden, wobei sich die IC an beiden Endpunkten und in Tetschen begegnen. Dank dieser *Integralen Taktknoten* werden viele Reisen deutlich schneller und die Nachfrage nimmt sprunghaft zu. Das erfordert schließlich, dass die IC stündlich und damit doppelt so oft wie in der Realität fahren.

Die verbesserte Infrastruktur würde der *VD-T* natürlich auch mit mehr Zügen befahren. Neben dem IC nach Prag starten in Dresden stündlich zwei RE Richtung Elbsandsteingebirge: Der RE zur Minute 07 fährt wie der IC nach Tetschen (Decin), bedient aber (in Var.1) sieben Zwischenstationen und braucht deshalb 48 Minuten. Größter Zwangspunkt für die Fahrplanlage ist der Anschluss zur KBS 503 in Bad Schandau Richtung Sebnitz und Rumburg.

Zug	IC	RE	RB	RE	IC	RE	RE	IC	RE	RB	RE
km Dresden Hbf	8.34	8.45		9.07	9.34	9.45	10.07	10.34	10.45		11.07
11,3 Heidenau Bf		8.54	Seb-	9.16		9.54	10.16		10.54	Seb-	11.16
17,1 Pirna Bf		59/03	nitz	9.22	[42]	59/03	10.22		59/03	nitz	11.22
27,0 Königstein (Sachs)		9.11	>	9.30		10.11	10.30		11.11	>	11.30
34,2 Bad Schandau	[48]	9.16	9.22	34/36		10.16	10.35	[48]	11.16	11.22	34/36
35,8 Krippen		an		9.38		10.18			an		11.38
41,5 Schmilka-Hirschm.				9.42		10.22					11.42
43,1 Schöna			9.29	9.45		10.25	10.41			11.29	11.45
46,6 Niedergrund (D.Zleb)			9.33			an	10.44			11.33	
47,7 - Fähre (Zastavska)			9.35							11.35	
50,2 Decin - Certova Voda			9.38				10.48			11.38	
52,9 Prostredni Zleb			9.41				10.51			11.41	
55,0 Decin-Priper			9.44				10.53			11.44	
56,5 Tetschen (Decin)	8.59		9.47	9.55	9.59		10.56	10.59		11.47	11.55
Aussig (Usti) CD	9.14	Variante 1			10.14	Variante 2		11.14	Variante 1		
Prag (Praha)	9.56				10.56			11.56			

Der zur Minute 45 in Dresden abfahrende RE besteht aus drei kurzen Triebwagen (Tw), die erstmals in Pirna „geflügelt“ werden: Die beiden vorderen Tw fahren nach Neustadt (Sachsen) weiter und trennen sich dort nach Bischofswerda und Sebnitz

(→ KBS 502). Der dritte Tw verlässt Pirna 2 Minuten später und steuert Bad Schandau an: Bei Var.1 wendet er dort, bei Var.2 fährt er noch 9 km weiter nach Schöna.

Prag (Praha) Aussig (Usti) CD		7.04 7.46	Variante 2		8.04 8.46	Variante 1			9.04 9.46	Variante 2		1.00 1.00
Zug	IC	RE	RE	IC	RE	RB	RB	IC	RE	RB	IC	
km Tetschen (Decin)	8.01	8.04		9.01	9.05	9.13		10.01	10.04		1.00	
1,4 Decin-Priper		8.06				9.15			10.06			
3,5 Prostredni Zleb		8.08				9.18			10.08			
6,3 Decin - Certova Voda		8.11				9.21			10.11			
8,7 Fähre (Zastavska)						9.24						
9,8 Niedergund (D.Zleb)		8.15	ab			9.26			10.15	ab		
13,3 Schöna		8.18	8.35		9.15	9.29			10.18	10.35		
15,0 Schmilka-Hirschm.			8.37		9.17					10.37		
20,6 Krippen			8.41		9.21		ab			10.41		
22,2 Bad Schandau		8.25	8.44	[12]	24/26	9.37	9.44		10.25	10.44		
27,1 Königstein (Sachs)		8.30	8.49		9.30	>	9.49		10.30	10.49		
39,3 Pirna Bf		8.38	57/01		9.38	Seb- nitz	57/01	[18]	10.38	57/01		
45,1 Heidenau Bf		8.44	9.07		9.44		10.07		10.44	11.07		
56,4 Dresden Hbf	8.26	8.53	9.15	9.26	9.53		10.15	10.26	10.53	11.15	11.15	

Gesamtverkehr Dresden - Pirna → KBS 511

- In der Realität fährt von Bad Schandau nach Schöna stündlich eine S-Bahn, zweistündlich kommt eine RB Sebnitz - Bad Schandau - Tetschen dazu. Variante 2 verdichtet dieses Angebot um 30 %, da der RE stündlich von Bad Schandau nach Tetschen fährt. Wegen der engen Fahrplanlage kann er nicht alle Stationen bedienen, sodass an den kleinsten Stationen (wie in der Realität) nur zweistündlich ein Zug hält.
- Variante 1 verdichtet das Angebot um 50 %, da stündlich ein RE und eine RB von Bad Schandau nach Tetschen fahren. Dafür braucht man einen Triebwagen mehr, der (wie in der Realität) von Tetschen über Bad Schandau und Sebnitz nach Rumburg durchläuft und für den tschechischen Binnenverkehr sehr attraktiv ist. Die Fahrplanpläne sind entspannt, daher hält auch an den kleinsten Stationen stündlich ein Zug.
- In beiden Varianten braucht man für den RE nach Tetschen Triebwagen (Tw), die „deutschem 15 kV-Wechselstrom“ und „tschechischen 3 kV-Gleichstrom“ vertragen oder in der CSR die Energie aus Akkumulatoren an Bord bekommen. Bei Var.1 bietet der zweiminütige RE-Aufenthalt in Bad Schandau eine Einsparungsmöglichkeit: Der Nachfrage entsprechend kann vom RE nach Süden zur Min.34 der hintere Tw abgehängt werden und Min. 44 allein als RE nach Dresden zurückfahren. Entsprechend wird der zur Min. 16 in Bad Schandau endende Tw an den RE der Gegenrichtung gekuppelt, der Min.26 abfährt. Da diese Tw Deutschland nicht verlassen, brauchen sie natürlich keinen „tschechischen Strom“ oder Akkumulatoren.

501 Heidenau - Glashütte (S) - Kurort Altenberg

Mitte des 19. Jahrhunderts setzte im Müglitztal mit der Uhrenfertigung in Glashütte ein von kleinen und mittleren Betrieben getragener industrieller Aufschwung ein. Zur Verbesserung der Transportwege stimmte der Sächsische Landtag 1887 dem Bau der *Müglitztalbahn* von Heidenau nach Geising zu. Nach zweijähriger Bauzeit, bei der bis zu 1.100 Arbeiter beschäftigt waren, ging die 750 mm-Schmalspurstrecke am 17.11.1890 in Betrieb. Sie war 36,1 km lang und überwand 470 Meter Höhenunterschied. Der erste Fahrplan enthielt täglich vier Zugpaare, die für die Gesamtstrecke etwa 2½ Stunden brauchten.

1895 waren schon 14 Betriebe mit Zweiggleisen angeschlossen. Neben Fertigprodukten wurden vor allem Braunkohle, Holz, Stroh, Papier und Ziegel transportiert. Ab 1920 kamen im Winter Eisblöcke aus den Altenberger Galgenteichen für Dresdner Kühlhäuser hinzu. Auch der Personenverkehr nahm stetig zu: Viele Ausflügler kamen aus Dresden und dem Elbtal in die ruhig gelegenen Erzgebirgsorte, die sich zu *Sommerfrischen* entwickelten. Die Schneesicherheit in höheren Lagen verursachte zudem ab der Jahrhundertwende starken Wintersportverkehr.

Die *Müglitztalbahn* gehörte zu den wirtschaftlichsten sächsischen Schmalspurbahnen. 1914 war sogar der zweigleisige Ausbau von Heidenau bis Weesenstein im Gespräch, kam aber wegen der Wirtschaftskrise nach dem Ersten Weltkrieg nicht zustande. Stattdessen diskutierte man verschiedene Verlängerungen, zum Beispiel von Geising über Altenberg nach Moldau oder Hermsdorf (an den Linien Nossen - Moldau bzw. Prag - Brüx - Moldau), Kipsdorf (an der *Weißeritztalbahn*) oder Frauenstein (an der Schmalspurbahn nach Klingenberg-Colmnitz).

Aber nur die Verlängerung um 5,5 km bis Altenberg wurde 1919 als *Notstandsarbeit* beschlossen und am 10.11.23 eröffnet. Als nach der Wirtschaftskrise das Aufkommen wieder stetig zunahm, baute die *Deutsche Reichsbahn* (DR) die *Müglitztalbahn* von 1935 bis 1938 auf Normalspur um. Den Abschnitt Heidenau - Lauenstein trassierte sie komplett neu und kürzte zwei Fluss Schleifen mit Tunnels ab. Weiter bis Altenberg vergrößerte sie zumeist nur die Kurvenradien. Insgesamt war die Regelspurstrecke etwa 3 km kürzer und hatte wesentlich weniger Bahnübergänge, was die Unfallgefahr durch den stetig zunehmenden Straßenverkehr verringerte. Personenzüge konnten bis zu 60 km/h fahren und brauchten von Heidenau nach Altenberg nur noch etwa eine Stunde.

Der Zweite Weltkrieg schränkte den Fremdenverkehr stark ein. Wegen Steinkohlenmangels fuhren täglich nur 3 bis 5 Personenzugpaare. Erst im April und Mai 1945 kam es zu Tieffliegerangriffen und Gefechten zwischen deutschen und sowjetischen Truppen. Abgesehen von punktuellen Schäden überstand die Bahn den Krieg weitgehend intakt. Dennoch war der Betrieb danach durch Fahrzeug- und Rohstoffknappheit geprägt. Das änderte sich erst 1948 durch den Uranerzabbau der *SDAG Wismut* nahe Bärenhecke. Auch nach dessen Ende 1954 nahm der Verkehr stetig zu, wobei die Güterzüge Mitte der 1960er Jahre 14 Betriebe an 9 Anschlussgleisen bedienten. Die Personenzüge nutzten neben den Ausflüglern zunehmend auch Arbeitspendler ins Dresdner Elbtal.

Ab 1960 versuchte die *DR*, den Betrieb durch den Einsatz von Triebwagen, Doppelstockwagen und Diesellokomotiven wirtschaftlicher zu machen. Die Triebwagen bewährten sich nicht, aber Diesellokomotiven der Baureihe 110 wurden zur neuen Stammlokomotive im Müglitztal. Ab 1970 ging der Güterverkehr westlich von Köttewitz zurück. Der Tourismus blieb aber umfangreich und wurde im Winter mit zahlreichen Sonderzüge gefördert, die unter anderem Dresden, Cottbus, Halle, Leipzig, Riesa und Hoyerswerda direkt mit Altenberg verbanden.

Im Juli 1990 beging die *Müglitztalbahn* ihr 100-jähriges Jubiläum. Der wirtschaftliche Abschwung infolge der Deutschen Einheit gefährdete ihre Existenz, da zwischen Heidenau und Altenberg zahlreiche Industriebetriebe schließen mussten. Auch durch den sprunghaft zunehmenden Straßenverkehr verlor die Bahn innerhalb weniger Jahre einen Großteil der Fahrgäste und der Fracht. 1995 stellte die *Deutsche Bahn AG* (*DB*) den Güterverkehr südlich von Köttewitz (Anschluss Fluorchemie) ein. Aufgrund der unsicheren Zukunft der Strecke verzichtete sie auf notwendige Investitionen und fuhr nur noch auf Verschleiß. Dadurch drohte 1997 sogar die Stilllegung aus Sicherheitsgründen.

Erst als der *Verkehrsverbund Oberelbe* (*VVO*) die Strecke übernahm und die Bestellung von Zugleistungen für 15 Jahre garantierte, kam es 1998/99 zur Generalsanierung. Für 20 Millionen Euro erneuerte die *DB* den Oberbau grundhaft und beseitigte zahlreiche Langsamfahrstellen. Moderne Dieseltriebwagen vom Typ Siemens *Desiro* verkürzten die Fahrtzeit auf knapp eine Stunde. Und dank des ganztägigen Stundentakts an Werktagen stieg die Nachfrage auf 1.200 bis 2.000 Fahrgäste täglich. Dabei nutzten nicht nur Ausflügler die Züge, sondern auch wieder vermehrt Pendler und Schüler.

Bereits 1897, 1927, 1954, 1957, 1958 und 1966 gab es zum Teil gravierende Hochwasserschäden im Müglitztal. Die Jahrhundertflut im August 2002 brachte aber nie zuvor gesehene Wassermassen ins Osterzgebirge. Der sintflutartige Regen verwandelte die Müglitz in einen reißenden Strom, der das ganze Tal verwüstete. Dämme und Brücken der Bahn wurden unterspült und zahlreiche Gebäude schwer verwüstet. Der Gesamtschaden wurde auf 50 Millionen Euro geschätzt.

Der Neubau von 2 Brücken und die Sanierung von 13 Brücken und 5 Stationen dauerte bis zum 20.12.03. Die Wiederinbetriebnahme der *Müglitztalbahn* wurde mit Volksfesten gefeiert, allein in Altenberg begrüßten rund 2.000 Menschen den ersten Zug. Innerhalb kürzester Zeit saßen wieder so viele Reisende wie vor dem Hochwasser in der Bahn und bewiesen damit ihre Bedeutung im Osterzgebirge.

Bis 11.12.10 war *DB Regio* für die Züge verantwortlich, seither die *Städtebahn Sachsen*. Werktags fährt sie im Stundentakt mit Kreuzungen in Glashütte und an Wochenenden im Zweistundentakt, den sie bei guten Wintersportbedingungen verdichtet. Ob die zusätzlichen Züge ab Dresden verkehren, wird traditionell donnerstags in den regionalen Medien bekanntgegeben.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung zwischen Altenberg und Niederschlottwitz ähnlich wie in der Realität verlaufen, die Züge würden aber an allen Tagen der Woche im Stundentakt nach Dresden durchfahren. Bis Niederschlottwitz gäbe es in nachfragestarken Zeiten sogar einen 30-Minuten-Takt, an den die vielen unkoordinierten Busfahrten der Realität angepasst werden. Die Reisezeiten schrumpfen spürbar, denn während die *VVO*-Buslinien 201 und 202 von Heidenau nach Weesenstein 16 bis 23 Minuten brauchen, schafft es der Zug in 8 Minuten. Zudem muss man beim Umsteigen in Weesenstein und Niederschlottwitz nur wenige Schritte vom Zug zum Bus gehen, während man in Heidenau die Bahnsteigunterführung benutzen muss.

➤ In Heidenau bekommt die *Müglitztalbahn* beim **VD-T** eine Brücke über die *Elbtalbahn*, damit sich die Züge nicht gegenseitig behindern. Das Gleis darauf wird elektrifiziert, weil dort bei Störungen auch S-Bahnen wenden sollen (→ KBS 511).

➤ In Dresden Hbf ergäbe sich für die Triebwagen eine lange unproduktive Standzeit von 52 Minuten. Daher fahren sie beim **VD-T** als Express-S-Bahn nach Meißen weiter (→ KBS 522) und bieten dadurch zahlreiche attraktive Direktverbindungen.

➤ Damit Dieseltriebwagen keine weiten Strecken unter der Oberleitung fahren, setzt der **VD-T** auf der KBS 501 elektrische Triebwagen (Tw) mit Akkumulatoren ein. Sie beziehen ab Heidenau auf 2 x 38 km ihren Fahrstrom aus den Speichern an Bord. Um nicht so viele teure Akkus zu brauchen, werden beim Aufenthalt in Dresden Hbf Tw ohne Akku für die größere Nachfrage nördlich davon an- und abgekuppelt.

13.22	13.52	14.22	14.52	15.22	<i>Pirna</i>	14.38	15.08	15.38	16.08	16.38
13.28	13.58	14.28	14.58	15.28	<i>Heidenau 511</i>	14.31	15.01	15.31	16.01	16.31
13.10	13.40	14.10	14.40	15.10	<i>Radebeul Ost</i>	14.50	15.20	15.50	16.20	16.50
13.17	13.47	14.17	14.47	15.17	<i>Dresden-Neustadt</i>	14.43	15.13	15.43	16.13	16.43
13.26	13.56	14.26	14.56	15.26	<i>Dresden Hbf</i>	14.34	15.04	15.34	16.04	16.34
13.34	14.04	14.34	15.04	15.34	<i>Heidenau 511</i>	14.26	14.56	15.26	15.56	16.26
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.35	14.05	14.35	15.05	15.35	km Heidenau	14.25	14.55	15.25	15.55	16.25
13.38	14.08	14.38	15.08	15.38	2,6 Dohna	14.21	14.51	15.21	15.51	16.21
13.41	14.11	14.41	15.11	15.41	4,7 Köttewitz	14.18	14.48	15.18	15.48	16.18
13.43	13/17	14.43	13/18	15.43	5,8 Weesenstein	14.16	41/45	15.16	41/45	16.16
13.46	14.20	14.46	15.20	15.46	8,0 Burkhardswalde	14.13	14.38	15.13	15.38	16.13
13.49	14.23	14.49	15.23	15.49	10,1 Mühlbach (b.Pirna)	14.10	14.35	15.10	15.35	16.10
13.52	14.27	14.52	15.27	15.52	13,3 Niederschlottwitz	14.07	14.32	15.07	15.32	16.07
13.55	an (a)	14.55	an (a)	15.55	15,5 Oberschlottwitz	14.04	ab (a)	15.04	an (a)	16.04
13.59	<	14.59	<	15.59	19,0 Glashütte (Sachsen)	14.01	<	15.01	<	16.01
14.01	14.40	15.01	15.40	16.01	22,3 Bärenhecke-Johnsb.	13.59	14.20	14.59	15.20	15.59
14.05		15.05		16.05	25,0 Bärenstein (b.Glash.)	13.54		14.54		15.54
14.08		15.08		16.08	28,5 Lauenstein (Sachs)	13.51		14.51		15.51
14.13		15.13		16.13		13.46		14.46		15.46
14.16		15.16		16.16	30,2 Hartmannmühle	13.43		14.43		15.43
14.19		15.19		16.19	32,7 Geising	13.40		14.40		15.40
14.23		15.23		16.23	36,1 Geisingb.-Sprungsch.	13.36		14.36		15.36
14.27		15.27		16.27	38,0 Kurort Altenberg	13.33		14.33		15.33
14.33		15.33		16.33	<i>Kurort Altenberg</i> 	13.27		14.27		15.27
14.57		15.57		16.57	<i>Olbernhau</i>	13.03		14.03		15.03

Die blau dargestellten Züge und Busse fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen nachmittags

(b) Zug wendet in Niederschlottwitz, ab dort weiter mit VVO-Buslinie 201

502 (Dresden -) Pirna - Neustadt (S) - Sebnitz / Bischofswerda

a) Arnsdorf - Dürrröhrsdorf - Pirna

Ab 1846 verband die *Sächsisch-Schlesische Eisenbahn* Dresden - Görlitz (→ KBS 510) die größten Städte in der Oberlausitz miteinander. Schon bald forderte auch der dicht besiedelte Raum südlich davon eine Bahnanbindung. 1872 bewilligte der sächsische Landtag den Bau der Strecke Arnsdorf - Pirna für 4 Millionen Taler. Der Viadukt über die Wesenitz bei Dittersbach, die Elbbrücke in Pirna und die Verlegung des Pirnaer Bahnhofes waren am kostspieligsten. Der Gefälleabschnitt von Dürrröhrsdorf bis Pirna wurde gleich zweigleisig erstellt und die übrige Trasse zweigleisig vorbereitet. Am 15.10.1875 wurde die neue Verbindung eröffnet.



Im Güterverkehr erfüllte die Strecke die Erwartungen. Daher bekam 1901 auch der Abschnitt bis Arnsdorf das zweite Gleis. Nach dem Ersten Weltkrieg gingen jedoch die Kohleeinfuhren aus Böhmen und damit die Güterzüge stark zurück. 1924 stufte die *Reichsbahn* den Abschnitt Arnsdorf - Dürrröhrsdorf zur Nebenbahn ab.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs traf ein schwerer Bombenangriff der *U.S. Air Force* den Bahnhof Pirna, Zugverkehr war danach nicht mehr möglich. Erst am 9.9.45 war die Elbbrücke mit einem neuen Stahlüberbau wieder befahrbar. Zwischen 1945 und 1948 baute die UdSSR das zweite Gleis als Reparationsleistung ab und am 1.10.49 verlor auch der Abschnitt Dürrröhrsdorf - Pirna seinen Hauptbahnstatus.

Nach der „Wende“ ging die Nachfrage für die Personen- und Güterzüge drastisch zurück. Trotzdem wurde die Gesamtstrecke einschließlich der Elbbrücke bis 1995 komplett saniert. Ab 23.5.98 bestellte der inzwischen zuständige *Verkehrsverbund Oberelbe* (VVO) die Personenzüge zwischen Arnsdorf und Dürrröhrsdorf ab. Es blieben nur noch die RB Pirna - Dürrröhrsdorf - Neustadt (Sachsen).

Ende 1998 fuhr der letzte planmäßige Güterzug von Arnsdorf nach Dürrröhrsdorf. Das Gleis wurde aber für Umleitungen betriebsfähig gehalten. Bei der Flutkatastrophe im August 2002 wurde es für Züge von Dresden nach Pirna genutzt, während die Hauptstrecke im Elbtal gesperrt war. Und auch bei den Bauarbeiten im Eisenbahnknoten Dresden fuhr ein Teil der Züge über Arnsdorf nach Pirna. Es sorgte daher für einige Überraschung, als die DB den 8,4 km langen Abschnitt Arnsdorf - Dürrröhrsdorf am 1.2.07 endgültig stilllegte.

b) (Pirna -) Dürrröhrsdorf - Neustadt (Sachsen)

1874 genehmigte der Sächsische Landtag die eingleisige Verbindung von Dürrröhrsdorf (241 m über dem Meeresspiegel a.d. schon vorhandenen Linie Arnsdorf - Pirna) nach Neustadt (340 m ü.M. a.d. im Bau befindlichen Linie Bautzen - Schandau). Bei Helmsdorf, Stolpen und Neustadt waren kleinere Viadukte nötig. Am 30.6.77 wurde die 16,1 km lange Strecke eröffnet.

Kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges sprengte die Deutsche Wehrmacht am 8.5.1945 noch sämtliche Viadukte der Strecke. Zugverkehr war erst nach dem Einbau hölzerner Behelfsbrücken wieder möglich. Mehrfach war das über freies Gelände führende Gleis von Schneeverwehungen betroffen, in denen Züge stecken blieben. Am 10.1.1970 konnte ein Zug bei Helmsdorf erst nach drei Tagen geborgen werden. Um bei Bedarf schnell zu räumen, wurde in Pirna bis Anfang der 1990er Jahre eine Schneeschleuder bereitgehalten.

Nach der „Wende“ ging die Nachfrage für die Personen- und Güterzüge drastisch zurück. Ab 1995 genügte meist ein zweiachsiger Schienenbus für die wenigen Reisenden. Mehrere Firmen in Neustadt und Langenwolmsdorf sorgten immerhin dafür, dass einer der letzten regelmäßigen Nahgüterzüge in Ostsachsen die KBS 502 bediente.

Am 31.5.97 erzwang der marode Gleiszustand die Betriebseinstellung und Schienenersatzverkehr mit Bussen. Erst als der *Verkehrsverbund Oberelbe* im März 99 eine 15-jährige Bestellgarantie abgab, sanierte die *Deutsche Bahn AG* (DB) die schadhaften Abschnitte. Ab 15.7.99 fuhren dann endlich wieder Personenzüge. Letzte Güterkunden in Neustadt waren ein Brennstoffhändler und ein Schrotthandel, deren Bedienung die DB 2002 in Folge ihres Rationalisierungsprogramms „Marktorientiertes Angebot Cargo“ (MORA C) einstellte.

Vom 12.12.10 bis 4.7.14 betrieb die *Städtebahn Sachsen* die RB-Linie 71 mit Desiro-Dieseltriebwagen (DB-Baureihe 642) werktags im Stundentakt von Pirna bis Neustadt und zweistündlich weiter bis Bad Schandau. Am 5.7.14 wurde der

Grenzübergang Sebnitz - Schluckenau (Sluknov) wieder eröffnet und die RB-Linie U28 Děčín - B.Schandau - Sebnitz - Šluknov - Rumburk eingerichtet (→ KBS 503). Die *Städtebahn Sachsen* pendelt seitdem nur noch zwischen Pirna und Sebnitz.



Als Jörg Schäfer Neustadt (Sachs) am 5.4.97 erstmals besuchte, machten die umfangreichen Anlagen des Bahnhofs einen verwahrlosten Eindruck. Seit dem Umbau im September 2006 hat er nur noch einen Inselbahnsteig mit zwei Gleisen und einige wenige Nebengleise. Die verbliebenen Weichen und Signale werden vom Stellwerk an der Westseite bedient, das dafür neue HI-Lichtsignale bekam.

c) Das Angebot beim **VD-T**

Der **VD-T** hätte für das dichte Schienennetz östlich von Dresden schon bis 1995 ein schlüssiges Gesamtkonzept entwickelt. Zwischen Arnsdorf und Dürrröhrsdorf gäbe es zwar auch keine planmäßigen Personenzüge mehr. Der 8,4 km kurze Abschnitt bliebe aber wenigstens für Umleitungszüge betriebsbereit.

Die Achse Pirna - Neustadt - Bischofswerda / Sebnitz macht der **VD-T** mit durchfahrenden Zügen von und nach Dresden und den Ausbau bis zu 100 km/h zwischen Copitz und Dürrröhrsdorf für den *Integralen Taktfahrplan* fit.

Zwischen Oberottendorf und Putzkau erlaubt eine neue Gleisverbindung, dass die RB den *Integralen Taktknoten* in Bischofswerda erreichen. Die 3,5 Neubau-km mit 20 ‰ Gefälle brauchen keine Tunnels, aber zwei größere Talbrücken.

Um den dicht bebauten Nahbereich von Pirna attraktiv zu bedienen, wird die S1 über die Elbe bis Copitz Nord verlängert (→ KBS 511). Die RB halten daher im neuen Haltepunkt Porschendorf (km 10,1) statt in Copitz (km 1,0). Zwischen Langenwolmsdorf und Rückersdorf-Polenz gibt es „fliegende Zugkreuzungen“, dafür muss auf 2 km ein zusätzliches Gleis verlegt werden.

Die zwei Triebwagen (Tw) der RB werden in Neustadt getrennt: Der vordere Tw fährt (über die neue Verbindungskurve bei Putzkau) nach Bischofswerda und der hintere Tw steuert Sebnitz an, wo er die RB nach Rumburg und Bad Schandau erreicht (→ KBS 503).

7.44		8.44		9.44	<i>Bad Schandau</i>	9.16		10.16		11.16
7.57		8.57		9.57	<i>Pirna 500</i>	9.03		10.03		11.03
7.45		8.45		9.45	<i>Dresden Hbf</i>	9.15		10.15		11.15
7.59		8.59		9.59	<i>Pirna 500</i>	9.01		10.01		11.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.01		9.01		10.01	km Pirna Bf	8.59		9.59		10.59
8.04		9.04		10.04	2,1 Copitz Nord	8.55		9.55		10.55
8.09		9.09		10.09	6,9 Lohmen	8.50		9.50		10.50
8.14		9.14		10.14	10,1 Porschendorf	8.45		9.45		10.45
8.17		9.17		10.17	12,5 Dürrröhrsdorf	8.42		9.42		10.42
8.20		9.20		10.20	15,6 Helmsdorf (b.Pirna)	8.39		9.39		10.39
8.24		9.24		10.24	18,7 Stolpen	8.35		9.35		10.35
8.28		9.28		10.28	21,6 Langenwolmsdorf	8.31		9.31		10.31
8.31		9.31		10.31	24,0 Rückersdorf-Polenz	8.28		9.28		10.28
8.35	Flügel	9.35	Flügel	10.35	28,6 Neustadt (Sachs)	8.24	Flügel	9.24	Flügel	10.24
8.37	8.39	9.37	8.34	10.37		8.22	9.20	9.22	10.20	10.22
8.39	>	9.39	>	10.39	> 30,2 Langburkersd.	8.20	>	9.20	>	10.20
8.43	<	9.43	<	10.43	< 34,6 Oberottendorf	8.16	<	9.16	<	10.16
8.48	>	9.48	>	10.48	< 40,1 Putzkau	8.11	>	9.11	>	10.11
8.51	<	9.51	<	10.51	> 42,6 Schmölln OL	8.08	<	9.08	<	10.08
8.55	>	9.55	>	10.55	< 46,2 Bischofswerda	8.05	>	9.05	>	10.05
an	8.42	an	9.42	an	30,8 Polenz	ab	9.17	ab	10.17	ab
	8.46		9.46		34,7 Krumhermsdorf		9.13		10.13	
	8.51		9.51		39,2 Sebnitz Nord		9.08		10.08	
	8.55		9.55		41,2 Sebnitz		9.05		10.05	
	9.01	8.59	10.01	9.59	<i>Sebnitz 503</i>	9.00	8.58	10.00	9.58	
	9.21	>	10.21	>	<i>Bad Schandau</i>	>	8.39	>	9.39	
		9.29		10.29	<i>Rumburg</i>	8.31		9.31		

Gesamtverkehre: Pirna - Copitz Nord → KBS 511, Putzkau – Bischofsw. → KBS 505

503 Bad Schandau - Sebnitz - Schluckenau - Rumburg

a) Bautzen - Neustadt (Sachsen) - Sebnitz - Bad Schandau

Schon vor 1870 gab es Projekte für eine Verbindung von Bautzen zur *Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn* im Elbtal. Ursprünglich sollte das Gleis von Bautzen durch das Spreetal zum böhmischen Schluckenau führen und dann durch das Sebnitztal nach Schandau. Die *Böhmische Nordbahn* hatte jedoch kein Interesse an dieser Konkurrenz zur eigenen Hauptstrecke nach Georgswalde/Ebersbach.

Daher projektierte Sachsen eine aufwändigere Trasse auf eigenem Staatsgebiet. Von Wilthen bis Neustadt nutzte sie die bereits projektierte *Süd-Lausitzer Bahn* (→ Grafik bei KBS 502). Der neigungs- und kurvenreiche Abschnitt von Neustadt bis Schandau wurde bald als *Sächsische Semmeringbahn* bekannt: 7 Tunnel mit 983 Meter Gesamtlänge, zwei große Viadukte in Sebnitz und 28 kleinere Brücken waren erforderlich und für Geländeeinschnitte und Bahndämme 1.287.000 m³ Erdreich bewegt. Der Abschnitt Schandau - Neustadt wurde am 1.7.1877 eröffnet, die Verlängerung nach Bautzen folgte zwei Monate später. Von Wilthen bis Neustadt wurden für das erwartete große Verkehrsaufkommens gleich zwei Gleise verlegt.

Der erste Fahrplan enthielt vier durchgehende Zugpaare 1. bis 4. Klasse: Sie brauchten für die 65 km etwa 160 Minuten. Die Nachfrage entwickelte sich nicht wie erwartet und das zweite Gleis Niederneukirch - Neustadt wurde schon nach wenigen Jahren wieder abgetragen. 1905 eröffnete die *Böhmische Nordbahn* die Strecke (Schluckenau) - Nixdorf - Sebnitz.

Ab 1920 verwaltete *Reichsbahndirektion Dresden* die Strecke und stufte 1923 den Abschnitt Neukirch West - Schandau zur Nebenbahn ab. Zwischen Wilthen und Neukirch West verkehrten nur noch die Züge von Dresden über Zittau nach Reichenberg (→ KBS 505). Von Bautzen nach Bad Schandau musste man mehrfach umsteigen oder über Dresden fahren. Im Fahrplan von 1939 gab es 10 Reisezugpaare Bautzen - Wilthen und 7 Zugpaare Neukirch West - Schandau. Weitere Züge bedienten Teilstrecken.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs sprengte die *Deutsche Wehrmacht* am 8.5.45 die Viadukte in Oberottendorf, Berthelsdorf und Langburkersdorf sowie einige kleinere Brücken. Zugverkehr war nicht mehr möglich und der grenzüberschreitende Verkehr von Sebnitz nach Rumburg endete. Die zerstörten Brücken wurden zunächst provisorisch mit hölzernen Überbauten befahrbar gemacht und erst bis 1954 neu aufgebaut. Das zweite Gleis Wilthen - Neukirch und verschiedene Bahnhofsneben Gleise ließ die Sowjetunion 1946 als Reparationsleistung demontieren.

Am 23.7.57 unterbrach ein Hochwasser die *Elbtalbahn* (→ KBS 500) bei Pirna. Die *Deutsche Reichsbahn* (DR) leitete alle internationalen Reisezüge und die Import-Güterzüge über Sebnitz, Neustadt und Dürrröhrsdorf um. Ab 1966 ließ die DR wieder Reisezüge von Bad Schandau nach Bautzen durchfahren, einen Teil sogar weiter nach Hoyerswerda. Von 1971 bis 1976 wurden alle Güterwagen für das Sebnitztal über Neustadt zugestellt, um die *Elbtalbahn* während ihrer Elektrifizierung zu entlasten.

Für die Erneuerung der beiden Stadtviadukte in Sebnitz errichtete die *Nationale Volksarmee* 1983 und 1984 militärische Pionierbrücken auf Gerüstpfählern, um den Bahnbetrieb weiterzuführen. In Bad Schandau musste die Elbbrücke ab dem 1.12.85 gesperrt werden und die Fahrgäste bis Rathmannsdorf in Busse umsteigen. Für die Sanierung hatte die DR ursprünglich drei Jahre veranschlagt, tatsächlich dauerte sie aber bis 1991. Ab 6.12.90 fuhren wieder Züge über die Elbbrücke.

Die „Wende“ brachte auch für die *Sächsische Semmeringbahn* erhebliche Veränderungen. In kurzer Zeit stellten die meisten Betriebe in ihrem Einzugsgebiet die Produktion ein. Die verbliebenen Unternehmen verlagerten ihre Transporte immer mehr auf die Straße. Der Winterfahrplan 1990/91 enthielt 6 durchgehende Personenzugpaare zwischen Bautzen und Bad Schandau, die für die 64 km etwa zwei Stunden brauchten. Auf Teilstrecken kamen weitere Züge hinzu. Am 31.12.94 fuhr der letzte Güterzug von Bautzen nach Wilthen.

Am 20.4.2004 entschieden die *Verkehrsverbände Oberelbe* (VVO) und *Oberlausitz-Niederschlesien* (ZVON), die Personenzüge Bautzen - Neustadt nicht weiter zu bestellen, da sie weniger als 500 Fahrgäste pro Tag nutzten. Zudem wurde für das Verkehrsgebiet bis 2020 ein Einwohnerverlust von 20 % prognostiziert. Ab 12.12.04 waren die Abschnitte Bautzen - Wilthen und Neukirch West - Neustadt ohne regelmäßigen Verkehr. 2006 unterbrach der Neubau der Staatsstraße 156 die Trasse bei Berthelsdorf.

Am 11.5.07 genehmigte das EBA die Stilllegung von Bautzen bis Wilthen. Der Abschnitt Neukirch West - Neustadt (Sachs) wurde 2007 an die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) verpachtet. In diesem Abschnitt liegt der Steinbruch Oberottendorf, dessen Anschluss auch heute noch bedarfsweise Ganzzüge bedienen. Seit dem 19.10.09 werden die 28 km zwischen Bad Schandau und Neustadt im Zugleitbetrieb von Neustadt aus gesteuert. Die einzigen Stationen mit Weichen sind der Bahnhof Sebnitz und die Ausweichanschlussstelle Rathmannsdorf.

Am 7.8.10 erreichte ein Hochwasser im östlichen Sachsen auch das Sebnitztal. Das Gleis wurde vor allem zwischen Ulbersdorf und Goßdorf-Kohlmühle unterspült. Von Bad Schandau bis Sebnitz fuhr bis zum 13.11.10 Schienenersatzverkehr.

Seit dem Fahrplanwechsel am 12.12.10 betreibt die *Städtebahn Sachsen GmbH* die KBS 502. Am 8.9.10 beschloss der VVO ein Sparpaket, das unter anderem die Abbestellung zwischen Neustadt und Bad Schandau ab April 2011 vorsah. Am 20.1.11 gab der VVO jedoch bekannt, dass er diese Maßnahmen dank reduzierter Bahnhofsnutzungsgebühren „vorerst aussetzt“.

Nach jahrelangen Diskussionen beschloss der VVO im Juli 2012 den Wiederaufbau der grenzüberschreitenden Strecke von Sebnitz nach Nieder Einsiedel (Dolní Poustevna). Dafür wurden 700 zusätzliche Fahrgäste zwischen Bad Schandau und Sebnitz prognostiziert. Seit 5.7.14 fährt die Linie U28 Děčín - B.Schandau - Sebnitz - Šluknov - Rumburk im 2-Stunden-Takt und die *Städtebahn* pendelt nur noch Pirna - Sebnitz. Durch Bedarfshaltestellen, den Entfall der einsam gelegenen Station Mittelndorf und die Optimierung der Anschlüsse in Bad Schandau wurde die Fahrzeit soweit reduziert, dass beide Züge in Sebnitz Anschluss bieten.

b) Sebnitz - Schluckenau - Rumburg

Das Königreich Sachsen wollte die Strecke Bautzen - Schluckenau nur gleichzeitig mit der Verlängerung nach Schandau genehmigen. Die *Böhmische Nordbahn* (BNB) hatte jedoch kein Interesse an einer Konkurrenz zur eigenen Hauptstrecke von Prag nach Georgswalde/Ebersbach. Da man sich nicht einigen konnte, baute Sachsen die Linie Bautzen - Schandau auf eigenem Staatsgebiet.

Die *BNB* eröffnete daher 1873 nur die Stichstrecke Rumburg - Schluckenau und verlängerte sie elf Jahre später nach Niedernixdorf. Grundlage für den Lückenschluss nach Sebnitz in Sachsen war ein Staatsvertrag von 1898, der Sebnitz als Grenzbahnhof und Nieder Einsiedel als Grenzzollamt bestimmte. Am 14.6.1905 ging die Strecke vollständig in Betrieb.

1912 gab es täglich 6 Zugpaare zwischen Rumburg und Nieder Einsiedel, von denen 5 bis Sebnitz weiter fuhren. Sie brauchten für die 30 km gut 1 ½ Stunden. Über die Grenze wurde neben landwirtschaftlichen Produkten vor allem Kohle befördert. In den Personenzügen saßen vor allem die Bewohner des Böhmisches Niederlandes, die nach Sachsen zur Arbeit fuhren oder Geschäftsreisende waren.

Nach dem Zerfall Österreich-Ungarns im Oktober 1918 kam die Strecke zur neu gegründeten *Tschechoslowakischen Staatsbahn ČSD*. Nach dem Anschluss des Sudetenlandes an Deutschland im Herbst 1938 wechselte sie zur *Reichsbahndirektion Dresden*. Am Nachmittag des 8.5.45 fuhr der letzte Zug von Rumburg nach Sebnitz, dann verhinderten die Kampfhandlungen den Betrieb.

Im ersten Nachkriegsfahrplan der *ČSD* von 1945 gab es 6 Triebwagen-Zugpaare Rumburk - Dolní Poustevna (vormals Nieder Einsiedel). Die bis 1938 übliche Durch-

bindung einiger Züge nach Prag wie auch den grenzüberschreitenden Verkehr nach Sebnitz nahm die CSD nicht wieder auf.

Eine Zäsur war die Vertreibung der deutschböhmisches Bevölkerung 1945/46. Die Neubesiedlung mit Tschechen und die Übernahme von Industriebetrieben gelang nur in geringem Umfang, wodurch die Verkehrsleistung auf einen Bruchteil der Vorkriegswerte sank. Größter Güterkunde war fortan die Anschlussbahn des Steinbruchs am Partizánský vrch (Botzenberg).

Seit 2003 gehört die Strecke zum Netz des staatlichen Infrastrukturbetreibers *Správa železniční dopravní cesty* (SŽDC). Im Fahrplan 2006/07 gab es an Werktagen elf Zugpaare in einem angenäherten Zweistudentakt. Seit Ende 2011 werden einige Schnellzüge von Kolín nach Rumburk bis Šluknov verlängert. Allerdings kommen dabei auch „nur“ Dieseltriebwagen zum Einsatz.

Insbesondere zur Förderung des Tourismus forderte die Region ab 1990 immer wieder den grenzüberschreitenden Wiederaufbau. Nach dem Beitritt Tschechiens zur Europäischen Union am 1.5.04 wurden diese Bestrebungen noch intensiver. 2006 wurde er mit den deutschen Behörden vereinbart. Neben der Erneuerung des noch vorhandenen Gleises waren dazu insbesondere der Ersatzneubau einer Eisenbahnüberführung sowie ein Umbau des Spurplans und der Bahnsteiganlagen in Sebnitz nötig. Auf tschechischer Seite war die SŽDC schon 2009 mit allen für den Lückenschluss notwendigen Bauarbeiten an Gleisen und Anlagen fertig.

Erst am 4.11.11 bestätigte die *Deutsche Bahn AG* (DB), dass die Finanzierung der 2,5 Millionen Euro gesichert wäre. Am 19.7.12 wurde der Bau- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet, und am 3.4.13 tätigte *DB Netz* den symbolischen ersten Spatenstich. Am 13.9.13 wurde die Gleislücke geschlossen und die Funk- und Signaltechnik im Juni 2014 fertiggestellt. Am 4.7.2014 wurde der Lückenschluss in Sebnitz gefeiert. Tags darauf begann der Planverkehr mit der Linie U28 Decin - Bad Schandau - Sebnitz - Sluknov - Rumburk im 2-Stunden-Takt.

Nach einem Jahr Betrieb der Linie U 28 zog der Verkehrsverbund Oberelbe ein überwiegend positives Fazit. Insbesondere an Wochenenden und Feiertagen waren die Züge gut ausgelastet: Durchschnittlich 470 Fahrgäste passierten täglich die Grenze bei Sebnitz, das entsprach etwa 30 Reisenden je Zug.

c) Das Angebot beim *VD-T*

Beim *VD-T* wäre die Entwicklung im Sebnitztal ähnlich wie in der Realität verlaufen. Deutschland hätte aber Tschechien beim Lückenschluss nicht so lange hingehalten. Dank attraktiverer Angebote auf den Anschlusslinien wäre zudem das Fahrgastpotenzial größer und zumindest zeitweise ein Studententakt möglich.

8.04	9.04	10.04	<i>Tetschen (Decin)</i>	9.56	10.56	11.56
8.29	9.29	10.29	<i>Bad Schandau</i> 500	9.31	10.31	11.31
8.05	9.05	10.05	<i>Dresden Hbf</i>	9.55	10.55	11.55
8.21	9.21	10.21	<i>Pirna</i>	9.39	10.39	11.39
8.29	9.29	10.29	<i>Bad Schandau</i> 500	9.31	10.31	11.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.39	9.39	10.39	km Bad Schandau	9.21	10.21	11.21
8.41	9.41	10.41	1,3 Rathmannsadorf	9.18	10.18	11.18
8.44	9.44	10.44	3,3 Porschdorf	9.15	10.15	11.15
8.47	9.47	10.47	5,4 Goßdorf-Kohlmühle	9.12	10.12	11.12
8.52	9.52	10.52	10,0 Ulbersdorf	9.07	10.07	11.07
8.55	9.55	10.55	12,8 Hainersdorf [verlegt]	9.04	10.04	11.04
8.58	9.58	10.58	15,4 Sebnitz (Sachs)	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01	16,6 Nieder Einsiedel (Dolni Poustevna)	8.58	9.58	10.58
9.04	10.04	11.04	18,7 Ober Einsied. (Horni Poust.)	8.55	9.55	10.55
9.07	10.07	11.07	20,8 Wölmsdorf (Vilemov)	8.52	9.52	10.52
9.09	10.09	11.09	22,8 Hainspach (Lipova)	8.49	9.49	10.49
9.11	10.11	11.11	24,4 Groß Schönau (Velky Senov)	8.47	9.47	10.47
9.16	10.16	11.16	29,2 Schluck. West (Sluknov zast.)	8.42	9.42	10.42
9.19	10.19	11.19	31,2 Schluckenau (Sluknov)	8.39	9.39	10.39
9.29	10.29	11.29	40,8 Rumburg (Rumburk)	8.31	9.31	10.31
9.40	10.40	11.40	<i>Rumburg (Rumburk)</i> 505	8.20	9.20	10.20
9.49	10.49	11.49	<i>Ebersdorf (Sachsen)</i>	8.11	9.11	10.11
9.38	10.38	11.38	<i>Rumburg (Rumburk)</i> 505	8.22	9.22	10.22
9.45	10.45	11.45	<i>Warnsdorf (Varnsdorf)</i>	8.15	9.15	10.15

- Um die *Integralen Taktknoten* in Rumburg (Min.30) und Sebnitz (Min.00) zu erreichen, können die RB nicht die vorhandene kurvenreiche Trasse von Ober Einsiedel über Niedermixdorf (Mikulasovice) nach Hainspach fahren. Eine direktere Trasse ist 2,5 km kürzer und am Nordrand des Tals ohne aufwändige Brücken- oder Tunnelbauwerke möglich.
- Die Lücke zwischen den mehrgleisigen Bahnhöfen Sebnitz und Nieder Einsiedel war kürzer als 1 km. Der **VD-T** hätte dazwischen zwei Gleise verlegt, um mit „fliegenden Zugkreuzungen“ Zeitpuffer für den Fahrplan zu bekommen.
- Im Bahnhof Niedermixdorf (Mikulasovice) halten dadurch keine Züge mehr. Tschechien müsste selber entscheiden, ob dort weiterhin RB der parallelen Strecke über Zeidler (Brtniky) nach Rumburg fahren. Sie ist 2 km kürzer, aber kurvenreicher. Es wären daher erhebliche zusätzliche Investitionen nötig, um sie in den Takt zuintegrieren. In den Orten entlang der Strecke leben nur etwa halb so viele Einwohner.

504 Bad Schandau - Lichtenhainer Wasserfall

Zur Förderung des Fremdenverkehrs im dünn besiedelten Kirnitzschtal gab es schon um 1870 erste Pläne für eine Pferdebahn. 1893 gründete sich ein Komitee für eine „Straßenbahn mit Motorantrieb“, das schon am 22.12.93 die Genehmigung für eine meterspurige Schmalspurbahn bis zum *Lichtenhainer Wasserfall* bekam. Strittig war noch der Antrieb, denn die sächsische Regierung lehnte den kostengünstigen Dampfbetrieb im Straßenraum als zu gefährlich ab. Da diverse Auflagen den Baubeginn bis zum 1.4.97 erzwangen, verlegte man erst einmal die Schienen. Die Entscheidung zugunsten des elektrischen Antriebs fiel erst 1898, kurz danach begann der Bau des Kraftwerks.

Auf die ursprünglich geplante Verbindung durch die Schandauer Innenstadt und über die Elbe zum Bahnhof musste die Gesellschaft nach Protesten ortsansässiger Händler, Fährleute und Gastwirte verzichten. Waren konnten daher nicht auf die Staatsbahn umgeladen werden, weshalb es auf der *Kirnitzschtalbahn* (KTB) nie Güterzüge gab. Auch ein nennenswerter Berufsverkehr entwickelte sich nicht.

Am 27.5.98 wurde die Strecke mit 6 Trieb- und 6 Beiwagen von der *Waggon- und Maschinenfabrik Bautzen* eröffnet. Obwohl die KTB nur von Mai bis Oktober fuhr und dem Ausflugsverkehr diente, wurden schon im ersten Jahr 80.000 Fahrgäste gezählt, 1920 waren es 120.000. Im Juli 1927 vernichtete ein Brand das Depot und alle Fahrzeuge. Für den Rest des Jahres setzte man Leihfahrzeuge der *Lößnitzbahn* (Dresden - Radebeul - Kötzschenbroda) ein. Zum Beginn der Saison 1928 standen dann elf neue Trieb- und Beiwagen von der MAN zur Verfügung.

Nach dem Brand gab es erste Stilllegungsgerüchte und 1939 drohte die Umstellung auf Oberleitungsbus-Betrieb. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhinderte diese Pläne. Nach dessen Ende ruhte der Verkehr vom 6.5. bis 7.6.45.

Am 23.6.69 wurde die Innenstadtbahn in Schandau wegen des zunehmenden Individualverkehrs stillgelegt. Das Gleis wurde um 350 Meter zum heutigen Endpunkt *Kurpark* verkürzt, der dafür ein Umfahrgleis bekam. Nur einen Monat später entgleiste ein Triebwagen (Tw) wegen einer Spurerweiterung und stürzte eine Böschung hinab, wobei alle Insassen verletzt wurden. Nach amtlicher Überprüfung wurde die KTB wegen weiterer Oberbaumängel gesperrt. Materialknappheit und Probleme der planwirtschaftlichen Bürokratie verhinderten eine grundlegende Sanierung. Auch die Reparatur der Gleise verzögerte sich immer wieder, so dass erst ab 25.7.72 wieder Züge fahren.

1973 stießen zwei Tw frontal zusammen. Um das künftig zu verhindern, wurde das damals schon altmodische und bis heute angewandte *Zugstabsystem* einge-

führt: Dabei darf immer nur der Tw den Abschnitt befahren, dessen Fahrer den *Zugstab* dafür hat. Die Strecke ist dafür in drei Blöcke zwischen Stadtpark, Depotweiche, Schneiderweiche und Lichtenhainer Wasserfall unterteilt.

1977 übernahm die *KTB* nach der Stilllegung der *Lockwitztalbahn* (bei Dresden) fünf Tw, die zwischen 1938 und 1944 für die Straßenbahn Erfurt gebaut worden waren. 1984 kamen Einrichtungsbeiwagen des Typs B2-62 aus Leipzig dazu. Nachdem es immer wieder technische Probleme gab und 1985 erneut ein Tw entgleiste, wurde der Betrieb wegen Gleisschäden und Korrosion an den Oberleitungsmasten eingestellt. Der zuständige *VEB Kraftverkehr Pirna* strebte die dauerhafte Stilllegung an, die aber von massiven Protesten der Bevölkerung verhindert wurde.

1986 bis 1990 wurde die *KTB* dann endlich umfassend saniert. Ab 16.8.86 wurde wieder ein Teilstück befahren, die komplette Strecke folgte 1990. Seit 1993 liefert eine Photovoltaikanlage auf dem Depot 15 bis 25 % des Fahrstromes.

Zwischen 1992 und 1996 erwarb die *KTB* drei zweiachsige Tw von der Plauener und einen weiteren Tw von der Zwickauer Straßenbahn. Dazu passende Beiwagen kamen 1996/97 aus Zwickau dazu. Alle waren in den 1950er Jahren bei der Waggonfabrik Gotha entstanden, wurden von der *KTB* bis zur Jahrtausendwende umfassend modernisiert und übernahmen dann den Gesamtverkehr.

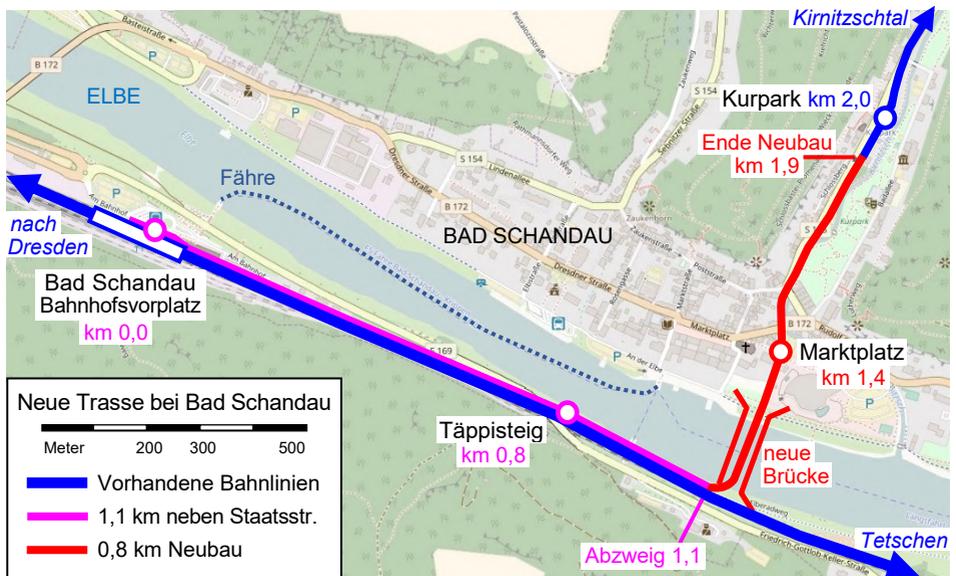
Am 7.8.10 traf ein schweres Hochwasser das Kirnitzschtal. Das Gleis wurde teilweise unterspült, Stützmauern beschädigt und der Wagenpark erlitt Motorschäden. Erst nach drei Wochen konnten wieder Tw zwischen Stadtpark und Beuthenfall pendeln. Ende 2010 bewilligte die *Landesdirektion Dresden* 1,8 Millionen Euro für den Wiederaufbau. Seit dem 14.12.12 fährt die *KTB* wieder bis zum Lichtenhainer Wasserfall. Im Sommerhalbjahr gibt es drei Kurse im Halbstundentakt und im Winter fährt ein Tw alle 70 Minuten.

Der *Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge* enthielt 2015 das Ziel, die *KTB* als „historisch bedeutsames Verkehrsmittel“ zur Erschließung von Teilen der *Sächsischen Schweiz* zu erhalten. Eine Verlängerung über die vorhandenen Endpunkte sollte zur Elbe (Fähre, S-Bahn, Sächsische Dampfschiffahrt) und zur Neumannmühle geprüft werden.

Der *VD-T* hätte sich schon bald nach der *Wende* dafür eingesetzt, dass die 3.000 Einwohner von Bad Schandau einen besseren Zugang zur KBS 500 Dresden - Tetschen (Decin) bekommen: Der Marktplatz ist zwar nur 1 km Luftlinie vom Bahnhof am anderen Elbufer entfernt, über die flussabwärts gelegene Brücke ist der Weg aber doppelt so lang. Für Fußgänger und Radfahrer ist die Elbfähre zwar bequemer, aber kaum schneller.

Ideal wäre eine neue (200 Meter lange) Brücke für den „Umweltverbund“, also öffentliche Verkehrsmittel, Radfahrer und Fußgänger. Natürlich würde beim **VD-T** die *Kirnitzschalbahn* (KTB) über die Elbe verlängert. Falls ihr Betrieb aber eines Tages nicht mehr finanzierbar wäre, könnte man das Gleis durch eine Busspur ersetzen. Die neue Brücke würde daher auf keinen Fall zur ungenutzten „Bausünde“.

Die folgende Grafik zeigt, wie der **VD-T** die KTB um 1,9 km verlängert: Ausgangspunkt ist der Bahnhof Bad Schandau, wo die Schmalspurbahn einen Seitenbahnsteig am Nordrand des Omnibusbahnhofs bekommt. Auf 1,1 km liegt das neue Gleis dann auf der Südseite der Staatsstraße 169 (= Fr.-Gottlob-Keller-Str.), die in den 1990er Jahre großzügig und geradlinig neu trassiert wurde. Es folgen die neue Elbbrücke und etwa 400 Meter, auf denen die KTB am Rand der Altstadt entlang fährt. Die Bevölkerung wird für die unvermeidbaren Eingriffe mit der neuen Station „Mitte“ entschädigt, die nur jeweils 100 Meter von der Stadtmitte und der *Toskana Therme* entfernt liegt. Bei km 1,9 wird das vorhandene Gleis erreicht.



Um wie in der Realität mit 3 Triebwagen (Tw) einen Halbstundentakt zu schaffen, darf die Fahrzeit trotz der Streckenverlängerung von 7,9 auf 9,9 km nicht wesentlich zunehmen. Im Sommerfahrplan 2010 waren 32 Minuten veranschlagt, von denen 3 Minuten auf das Warten bei Zugkreuzungen entfielen.

Hilfreich dabei ist, dass die Tw auf den 1,1 Neubau-km in Bad Schandau bis zur neuen Elbbrücke ihre Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausfahren können, was auf der vorhandenen Trasse nicht der Fall ist. Zudem baut der **VD-T** die

Station *Waldhäusel* zweigleisig aus, damit die Tw nicht mehr 200 Meter westlich davon vor dem Depot halten müssen, um sich auszuweichen. Wenn dann noch an zwei oder drei Stellen die Gleislage in den Kurven verbessert wird, ist eine Fahrzeit von 34 Minuten erreichbar. Hinzu kommen (wie in der Realität) 3 Minuten für den Tw, der als erster in eine Kreuzungsstation einfährt.

	9.13 9.37		10.13 10.37		<i>Tetschen (Decin) Bad Schandau 500</i>		10.47 10.22		11.47 11.22	
8.45	9.07	9.45	10.07	<i>Realer Fahrplan 2010 z. Vergleich</i>	<i>Dresden Hbf</i>	<i>Realer Fahrplan 2010 z. Vergleich</i>	10.53	11.15	11.53	12.15
9.03	9.22	10.03	10.22		<i>Pirna</i>		10.38	10.57	11.38	11.57
9.16	9.34	10.16	10.34		<i>Bad Schandau 500</i>		10.26	10.44	11.26	11.44
					Sommerfahrplan					
Tw 1	Tw 2	Tw 3	Tw 1				Tw 3	Tw 1	Tw 2	Tw 3
9.21	9.44	10.21	10.44		km Bad Schandau Bf		10.14	10.38	11.14	11.38
9.24	9.47	10.24	10.47		0,9 Krippen Bornfähre		10.11	10.35	11.11	11.35
9.26	9.49	10.26	10.49	ab	1,4 Bad Schandau Mitte	an	10.09	10.33	11.09	11.33
9.29	9.52	10.29	10.52	10.00	2,0 B.Schand.-Kurpark	11.14	10.06	27/30	11.06	27/30
9.32	9.55	10.32	10.55	10.04	2,8 Botanischer Garten	11.10	10.03	10.24	11.03	11.24
				10.07	3,7 <i>Depotweiche</i>	04/07				
9.35	9.58	10.35	10.58	10.08	3,9 Waldhäusel	11.03	57/00	10.21	57/00	11.21
9.38	10.01	10.38	11.01	10.11	5,0 Ostrauer Brücke	11.00	9.54	10.18	10.54	11.18
9.41	10.04	10.41	11.04	10.14	5,8 Mittelndorfer Mühle	10.57	9.51	10.15	10.51	11.15
9.43		10.43		10.17	6,3 Forsthaus	10.54		10.13		11.13
9.46	08/11	10.46	07/10	20/23	7,0 <i>Schneiderweiche</i>	10.51	44/47	10.10	44/47	11.10
9.49	10.14	10.49	11.14	10.26	8,1 Nasser Grund	10.48	9.41	10.07	10.41	11.07
9.52	10.17	10.52	11.17	10.29	9,1 Beuthenfall	10.44	9.38	10.04	10.38	11.04
9.55	10.20	10.55	11.20	10.32	9,9 Lichtenh.Wasserfall	10.40	9.35	10.01	10.35	11.01

Die kursiv dargestellten Haltezeiten in den Kreuzungsstationen werden nicht veröffentlicht, die 3-minütigen Wartezeiten der zuerst eintreffenden Triebwagen sind farbig hervorgehoben.

➤ Da die Züge auf der *Elbtalbahn* (→ KBS 500) nicht im exakten 30-Minuten-Takt fahren, ist das auch auf der KTB nicht möglich, wenn man gute Anschlüsse haben möchte. Beim **VD-T** gibt es daher einen *rhythmischen Fahrplan* mit Zugfolgezeiten von 23 bis 37 Minuten. Da sich die Fahrzeiten stündlich exakt wiederholen, sind sie dennoch leicht merkbar.

➤ Der *rhythmische Fahrplan* erzwingt, dass sich die Tw an Kurpark, Waldhäusel und Schneiderweiche ausweichen können. In der Realität sind es mit Depotweiche und Schneiderweiche nur zwei Stellen. Um eine Mindestwendezeit von 6 Minuten zu erreichen, kann beim **VD-T** nicht (wie in der Realität) jede Fahrt einmal bei einer Kreuzung warten. Die Fahrzeiten variieren deshalb zwischen 34 und 39 Minuten.

➤ In der Realität pendelt im Winter ein Tw alle 70 Minuten auf *KTB* hin und her. Das macht beim **VD-T** keinen Sinn, weil es nur selten gute Anschlüsse am Bahnhof Bad Schandau gäbe. Es gäbe daher bei größerer Nachfrage einen Stundentakt mit zwei Tw und bei schwächerer Nachfrage einen 80-/100-Minuten-Rhythmus mit einem Tw.

505 (Dresden -) **Bischofswerda - Ebersbach - Rumburg / Zittau**

Die heute 63,5 km lange Bahnverbindung von Bischofswerda nach Zittau besteht aus mehreren Teilen, die ursprünglich zu anderer Linien gehörten. Die erste war die am 10.6.1848 eröffnete Strecke Löbau - Herrnhut - Oberoderwitz - Zittau. Deren Weiterbau verzögerte sich durch Schwierigkeiten bei der *Süd-Lausitzer Bahn*, die ursprünglich über Rumburg in Böhmen führen sollte (→ KBS 503).

1869 einigten sich Sachsen und Österreich zumindest auf den Bau einer Verbindung von Löbau über Ebersbach nach Rumburg zum damaligen Endpunkt der *Böhmischen Nordbahn* (BNB). Wenig später begannen die Bauarbeiten, und am 1.11.1873 begann der planmäßige Zugverkehr. Für die *Süd-Lausitzer Bahn* kam es zu keiner Einigung, daher wählte Sachsen eine Trasse auf eigenem Staatsgebiet. Nach deren Fertigstellung 1.9.1877 gingen die Lückenschlüsse Eibau - Oberoderwitz und Bischofswerda - Niederneukirch 1879 in Betrieb.

Die Abschnitte Niederneukirch - Wilthen und Oberoderwitz - Zittau baute man gleich doppelgleisig, da sich dort jeweils zwei Linien überlagerten und man ein höheres Verkehrsaufkommen erwartete. Schon bald entwickelte sich die Achse Bischofswerda - Ebersbach - Zittau zur Hauptlinie in der Südlausitz. Die konkurrierende KBS 502 blieb aber hinter den Erwartungen zurück, deshalb wurde das zweite Gleis Niederneukirch - Neustadt schon nach wenigen Jahren wieder abgetragen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg endete der grenzüberschreitende Verkehr zwischen Ebersbach und Rumburg. Die tschechischen Züge wendeten direkt an der Staatsgrenze im Bahnhof Jirikov, etwa 1 km südlich von Ebersbach. Ab 1952 fuhren wieder Güterzüge über die Grenze und erst ab 1991 auch wieder Personenzüge.

Um 1980 transportierte man noch 75 % der Güter mit der Eisenbahn. Die Übergänge Bad Schandau - Decin, Ebersbach - Rumburg und Zittau - Hrádek teilten sich den Verkehr zwischen Nord- und Südeuropa: Über Rumburg wurden wegen der Steigungen im Lausitzer Gebirge nur leichtere Güter transportiert. Ab 1988 ging das Aufkommen zugunsten von LKW-Fahrten zurück.

Bis Ende der 1980er Jahre setzte die *Deutsche Reichsbahn* zwischen Dresden und Zittau Diesellokomotiven der Baureihe 118 vor Eilzügen und die schwächere Baureihe 110 vor Personenzügen ein. Dampflok zogen noch bis 1988 die Nahgüterzüge. Schwere sowjetische Großdieselloks waren wegen Meterlastbeschränkungen auf den Brücken nicht zugelassen. Das änderte sich erst Mitte der 1990er Jahre durch die Modernisierung der Strecke. Um 2000 lösten Dieseltriebwagen die lokbespannten Wendezüge ab. Die RB und RE fahren seitdem mit der Baureihe 642, wegen des mäßigen Verkehrsaufkommens meistens einzeln.

Am 10.12.06 endete der Reisezugverkehr an Werktagen zwischen Ebersbach und Rumburg. Bis Ende Dezember 2010 pendelten noch fünf Zugpaare an den Wochenenden, seitdem gibt es keinen planmäßigen Schienenverkehr mehr. Im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme des Grenzüberganges Sebnitz - Nieder Einsiedel (→ KBS 503) gab es auch Überlegungen, die Züge über Rumburg bis nach Ebersbach fahren zu lassen. Sie wurden aber leider nicht verwirklicht.

Bis 2010 investierte die *Deutsche Bahn AG* (DB) zwischen Bischofswerda und Zittau etwa 100 Millionen Euro in die Modernisierung und rationalisierte dabei die meisten Nebengleise, Gleisanschlüsse und Kreuzungsmöglichkeiten weg. Fast alle verbliebenen Bahnhöfe bekamen Ks-Signale und wurden an das *Elektronische Stellwerk* (ESTW) in Bischofswerda angeschlossen. Eibau folgte erst 2016, nachdem feststand, wie die abzweigende *DRE*-Strecke nach Warnsdorf eingebunden wird. Neben Eibau sind nur noch in Ebersbach Zugkreuzungen möglich, in Sohland gibt es noch Einrichtungen für Güterzüge.

Seit der Jahrtausendwende fahren RE und RB abwechselnd jeweils im Zwei-Stundentakt von Dresden Hbf nach Zittau. Dank der Fahrzeitverkürzungen infolge der Modernisierung (auf etwa 90 bzw. 110 Minuten) war ab Ende 2008 ein optimierter Fahrplan mit nur noch einer Zugkreuzung im eingleisigen Abschnitt Bischofswerda - Oberoderwitz möglich: Sie findet bei den RE zur vollen geraden Stunde in Wilthen und bei den RB zur vollen ungeraden Stunde in Ebersbach statt. Ende 2014 übernahm die *Vogtlandbahn* unter dem Markennamen *Trilex* die Zugleistungen, Verkehrsangebot und Qualität änderten sich dabei kaum.

Der **VD-T** hätte die *Süd-Lausitzer Bahn* elektrifiziert und großzügiger als in der Realität ausgebaut. Die Weichen und Signale hätte er nicht so reduziert, dass nur noch ungefähr stündlich Züge fahren können. Von Dresden bis Ebersbach gäbe es dann auch das doppelte Angebot, indem RE und RB jeweils stündlich fahren: Die RE steuern wie in der Realität Zittau an, wo sie im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 unter anderem Anschluss nach Reichenberg (Liberec) haben. Die RB biegen in Ebersbach nach Rumburg ab, wo sie im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 die Züge nach Bad Schandau über Sebnitz und Warnsdorf erreichen.

- Zwischen Neukirch (Lausitz) und Wilthen muss auf 5 km das zweite Gleis für „fliegende Zugkreuzungen“ wieder aufgebaut werden.
- Der RE hält zwischen Neugersdorf und Zittau drei mal, während er in der Realität nur Oberoderwitz bedient. Durch alternierende Halte bekommen Eibau und Mittelherwigsdorf (wie in der Realität mit der RB) einen 2-Stunden-Takt.
- In Oberoderwitz gibt es beim **VD-T** einen neuen Bahnhof zwischen den beiden realen Stationen in km 90,1 und 92,5. Die Feinverteilung im Ort übernimmt die

parallele ZVON-Buslinie 51: Sie fährt wie in der Realität stündlich, wird aber besser an die Zugfahrpläne angepasst.

Zug	RE	RB		RB	RB	RE	RB		RB	RB	RE
km Dresden Hbf	8.31			8.47	9.07	9.31			9.47	10.07	10.31
2,1 Dresden-Mitte				8.50	9.10				9.50	10.10	
3,8 Dresden-Neustadt	8.36			8.53	9.13	9.36			9.53	10.13	10.36
6,7 Dd-Industriegelände				8.56	9.16				9.56	10.16	
10,5 Dd-Klotzsche				9.00	9.20				10.00	10.20	
15,0 Langebrück (Sachs)				9.04	9.24				10.04	10.24	
20,3 Radeberg	8.46			9.09	9.29	9.46			10.09	10.29	10.46
25,7 Arnsdorf (b Dresden)				9.14	>				10.14	>	
29,6 Seeligstadt				9.17	<i>Ka-</i>				10.17	<i>Ka-</i>	
33,4 Großharthau				9.21	<i>menz</i>				10.21	<i>menz</i>	
38,1 Weickersdorf (Sachs)				9.25					10.25		
40,9 Bischofswerda	8.59	ab	ab	9.29		9.59	ab	ab	10.29		10.59
	9.03	9.07	9.05	9.33		10.03	10.07	10.05	10.33		11.03
44,5 Schmölln OL		9.11	>	9.36			10.11	>			
46,9 Putzkau		9.14	9.15	9.39			10.14	10.15	10.39		
54,3 Neukirch (Lausitz)	9.12	>	9.23	9.45		10.12	>	10.23	10.45		11.12
59,7 Wilthen	9.17	<i>Pirna</i>	<	9.50		10.17	<i>Pirna</i>	<	50/51		11.17
> Steinigtwolmsdorf	>		9.37	>		>		10.37	>		>
62,9 Schirgisw.-Kirschau			<	9.53				<	10.53		
66,0 Sohland			9.52	57/02				10.52	57/02		
70,2 Taubenheim (Spree)			>	10.06				>	11.06		
73,7 Neusalza-Spremberg			<i>Op-</i>	10.09				<i>Op-</i>	11.09		
76,1 Friedersdorf	9.29		<i>pach</i>	10.12		10.29		<i>pach</i>	11.12		11.29
79,1 Ebersbach (Sachs)	9.31	9.35		10.16	RE	10.31	10.35		11.16	RE	11.31
82,6 Neugersdorf	9.35	>		>		10.35	>		>		11.35
85,8 Eibau	9.38	9.45		<			10.45		<		11.38
91,3 Oberoderwitz [verlegt]	9.43	9.55		>	<i>Seb-</i>	10.42	10.55		>	<i>Seb-</i>	11.43
94,0 Niederoderwitz	9.46	10.00	R	<	<i>nitz</i>	10.45	11.00	R	<	<i>nitz</i>	11.46
> Philippsdorf (Filipov)	>	>	ab *)	10.19	>	>	>	ab *)	11.19	>	>
< Rumburg (Rumburk)	<	<	9.35	10.25	10.31	<	<	10.35	11.25	11.31	<
< Warnsdorf [verlegt]	<	<	9.46	an	10.39	<	<	10.46	an	11.39	<
< Großschönau	<	<	>		10.44	<	<	>		11.44	<
< Hainewalde	<	<	<i>Cesk</i>		10.49	<	<	<i>Cesk</i>		11.49	<
98,7 Mittelherwigsdorf [verlegt]		10.05	<i>Lipa</i>		10.54	10.50	11.05	<i>Lipa</i>		11.54	
101,7 Zittau-Pethau		10.10					11.10				
103,8 Zittau	9.55	10.15			10.59	10.55	11.15			11.59	11.55
km Zittau CSD		10.32			11.01	↙	11.32			12.01	↘
7 <i>Grottau (Hradek)</i>		>			11.07		>			12.07	
16 <i>Kratzau (Chrastava)</i>		<i>Görlitz</i>			11.16		<i>Görlitz</i>			12.16	
27 <i>Reichenberg (Liberec)</i>					11.26					12.26	

Reichenberg (Liberec) Kratzau (Chrastava) Grottau (Hradek) Zittau CSD	↙	7.35 7.44 7.52 7.59		Görlitz > 8.28		↙	8.35 8.44 8.52 8.59		Görlitz > 9.28		
Zug	RE	RE	RB		R	RE	RE	RB		R	RE
km Zittau	8.05	8.01		8.45		9.05	9.01		9.45		10.05
2,1 Zittau-Pethau				8.50					9.50		
5,1 Mittelherwigsdorf [verlegt]		8.05		8.55	Cesk	9.09	9.05		9.55	Cesk	
9,6 Hainewalde	>	8.10		8.45	Lipa	>	9.10		9.45	Lipa	>
13,5 Großschönau	<	8.15		<	<	<	9.15		<	<	<
18,2 Warnsdorf [verlegt]	>	8.20	ab	>	9.13	>	9.20	ab	>	10.13	>
28,4 Rumburg (Rumburk)	<	8.28	8.35	<	9.25	>	9.28	9.35	<	10.25	<
34,1 Philippsdorf (Filipov)	>	>	8.40	>	an*)	<	>	9.40	>	an*)	>
> Niederoderwitz	8.13	Seb- nitz	<	9.05		9.14	Seb- nitz	<	10.05		10.13
< Oberoderwitz [verlegt]	8.16		<	9.05		9.17		<	10.05		10.16
> Eibau	8.21		>	9.15				>	10.15		10.21
< Neugersdorf	8.25		<	>		9.25		>	>		10.25
8.29			8.43	9.25		9.29		9.43	10.25		10.29
36,0 Ebersbach (Sachs)	8.31		8.44	an		9.31		9.44	an		10.31
39,0 Friedersdorf			8.47		Op- pach			9.47		Op- pach	
41,4 Neusalza-Spremberg			8.50		>			9.50		>	
44,9 Taubenheim (Spree)			8.53					59/01			
49,1 Sohland			57/02		9.07			57/02		10.07	
52,2 Schirgisw.-Kirschau			9.06		<			10.06		<	
> Steingt. Wolmsdorf	>		>		9.22	>		>		10.22	>
55,4 Wilthen	8.42		9.09	Pirna	<	9.42		10.09	Pirna	<	10.42
60,8 Neukirch (Lausitz)	8.47		9.14	>	9.38	9.47		10.14	>	10.38	10.47
68,2 Putzkau			9.20	9.45	9.45			10.20	10.45	10.45	
70,6 Schmölln OL			9.23	9.48	>				10.48	>	
8.57			9.27	9.53	9.55	9.57		10.27	10.53	10.55	10.57
74,2 Bischofswerda	9.01	RB	9.31	an	an	10.01	RB	10.31	an	an	11.01
77,0 Weickersdorf (Sachs)			9.34					10.34			
81,7 Großharthau		Ka- menz	9.38				Ka- menz	10.38			
85,5 Seeligstadt			9.42					10.42			
89,4 Arnsdorf (b Dresden)		>	9.45				>	10.45			
94,8 Radeberg	9.13	9.30	9.50			10.13	10.30	10.50			11.13
100,1 Langebrück (Sachs)		9.35	9.55				10.35	10.55			
104,6 Dd-Klotzsche		9.39	9.59				10.39	10.59			
108,4 Dd-Industriegelände		9.43	10.03				10.43	11.03			
111,3 Dresden-Neustadt	9.23	9.46	10.06			10.23	10.46	11.06			11.23
113,0 Dresden-Mitte		9.49	10.09				10.49	11.09			
115,1 Dresden Hbf	9.29	9.53	10.13			10.29	10.53	11.13			11.29

*) Der Regionalzug von/nach Böhml. Leipa hält bei Bedarf auch in Warnsd. Brauerei und Rumburg Süd.
Die RE von Dresden nach Zittau und zurück sind zur leichteren Unterscheidung lila hervorgehoben.

506 Bautzen - Großpostwitz - Wilthen

Grundlage der KBS 506 war der Staatsvertrag von 1869 zwischen Österreich und Sachsen, der die Nord-Süd-Verbindung von Bautzen über Wilthen und Neustadt (Sachsen) nach Schandau regelte. Der Bau begann 1872. Am 1.11.1874 ging zusammen mit der Strecke Zittau - Seiffhennersdorf der erste Abschnitt von Seiffhennersdorf über Eibau bis Ebersbach in Betrieb. Am 1.5.1875 folgte die Fortsetzung bis Sohland.

Singwitz erhielt für das ab 1959 aufgebaute Mähdrescherwerk ein Anschlussgleis. Sie wurde im Juni 1999 letztmals bedient. Zwischen 1960 und 1990 kamen hier über 80.000 Mähdrescher zum Versand.

Die 3,56 Kilometer lange Anschlussbahn zum Sprengstoffwerk Gnaschwitz ging während des Ersten Weltkrieges in Betrieb. Sie zweigte auf freier Strecke bei km 5,96 ab und führte hinab ins Spreetal. Mitnutzer waren die Vereinigten Bautzner Papierfabriken und weitere kleinere Industriebetriebe. Im November 1992 wurde die Anschlussbahn mit dem Ausbau der Abschlussweiche aufgelassen.

Nach der „Wende“ stellte ein Großteil der Betriebe im Süden von Bautzen die Produktion ein, was zu erheblichen Rückgängen im Personen- und Güterverkehr führte. Die verbliebenen Unternehmen verlagerten ihre Transporte immer mehr auf die Straße. Im Winterfahrplan 1990/91 gab es sechs durchgehende Personenzugpaare zwischen Bautzen und Bad Schandau, die für die 64 km etwa zwei Stunden benötigten. Weitere Züge bedienten Teilstrecken, unter anderem Bautzen - Wilthen. Für die Bedienung der dortigen Industrieanschlüsse genügte schon 1992 ein einziges, werktäglich verkehrendes Nahgüterzugpaar zwischen Bautzen, Großpostwitz und Obercunewalde. Am 31.12.1994 endete der Güterverkehr im Abschnitt Bautzen - Wilthen.

Am 20.4.04 bestellten die Verkehrsverbünde *Oberelbe* (VVO) und *Oberlausitz-Niederschlesien* (ZVON) den Reiseverkehr zwischen Bautzen und Neustadt ab. Begründet wurde das mit niedrigen Reisendenzahlen (zuletzt 320 pro Tag) und reduzierten Zuweisungen des Bundes. Zudem wurde für dieses Gebiet bis 2020 ein Einwohnerverlust von 20 % prognostiziert. Am 12.12.04 fuhr der letzte Personenzug und wurde durch eine neue Buslinie ersetzt. Am 11.5.07 genehmigte das Eisenbahn-Bundesamt die Stilllegung des Abschnittes Bautzen - Wilthen. Zur gleichen Zeit wurden im Bahnhof Wilthen alle nicht mehr benötigten Gleise demontiert. Von einstmalig 18 parallelen Gleisen sind seither nur noch Gleis 1, 6 und 8 in Betrieb. Am 16.6.09 endete in Wilthen der Güterverkehr. Letzter Güterkunde war die Wilthener Weinbrennerei, die mehrmals wöchentlich einen Ganzzug erhielt.

Am 25.11.08 ging ein neues *Elektronisches Stellwerk* (ESTW-A) in Betrieb, das die bisherigen mechanischen Stellwerke ersetzte. Eine Implementierung der zu diesem Zeitpunkt schon stillgelegten Strecke von Bautzen erfolgte nicht mehr, obwohl zumindest der Standort des Ausfahrtsignals am Gleis 1 die Sicherung von Fahrten in Richtung Bautzen ermöglichen würde. Die alten Stellwerksgebäude wurden 2009 abgerissen.

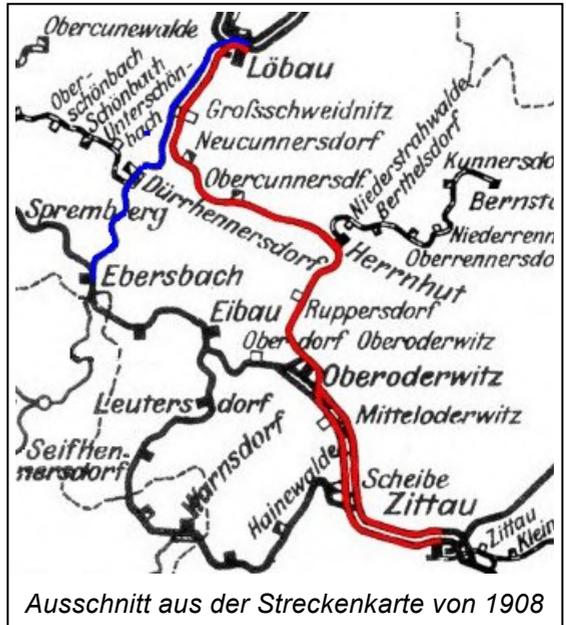
7.31	8.31		13.47	14.47	Dresden Hbf	10.13	11.13		15.30	16.30
8.01	9.01		14.01	15.01	Bischofswerda	9.29	10.29		14.59	15.59
8.12	9.12		14.46	15.46	Bautzen 510	9.13	10.13		14.47	15.47
7.35	8.35		14.16	15.16	Görlitz Hbf	9.44	10.44		15.25	16.25
7.59	8.59		14.31	15.31	Löbau	9.28	10.28		15.00	16.00
8.12	9.12		14.46	15.46	Bautzen 510	9.13	10.13		14.47	15.47
vormittags			nachmittags		Zug	vormittags			nachmittags	
8.16	9.16		14.50	15.50	km Bautzen	9.09	10.09		14.43	15.43
8.18	9.18		14.52	15.52	1,8 Oberkaina	9.06	10.06		14.40	15.40
8.21	9.21		14.55	15.55	3,6 Boblitz	9.03	10.03		14.37	15.37
8.24	9.24		14.58	15.58	5,0 Singwitz	9.00	10.00		14.34	15.34
8.26	9.26		15.00	16.00	6,7 Kleindobschütz	8.57	9.57		14.31	15.31
8.29	9.29		15.03	16.03	8,5 Großpostwitz	8.55	9.55		14.29	15.29
8.32	9.32		15.06	16.06	10,3 Rodewitz	8.52	9.52		14.26	15.26
8.35	9.35		15.09	16.09	12,0 Kleinpostwitz	8.49	9.49		14.23	15.23
8.39	9.39		15.13	16.13	14,3 Wilthen Bf	8.46	9.46		14.20	15.20
8.42	9.42		15.42	16.42	Wilthen 505	8.17	9.17		14.17	15.17
8.57	9.57		15.57	16.57	Bischofswerda	8.03	9.03		14.03	15.03
9.30	10.30		16.30	17.30	Dresden Hbf	7.31	8.31		13.31	14.31
8.50	9.50		15.17	16.17	Wilthen 505	8.42	9.42		14.09	15.09
9.15	10.15		15.29	16.29	Ebersbach	8.31	9.31		13.44	14.44
Rumb	Rumb		15.52	16.52	Zittau Hbf	8.05	9.05		Rumb	Rumb

Der **VD-T** hätte die Verbindung von Bautzen nach Wilthen nicht wie in der Realität abgewirtschaftet, sondern durch gezielte Investitionen attraktiver gemacht. Mit vier neuen Bedarfshaltestellen und einen attraktiven Stundentakt könnte neues Fahrgastpotenzial gewonnen werden.

Die Anschlusssituationen in Bautzen und Wilthen erfordern einen „unsymmetrischen“ Fahrplan, um den Stundentakt mit einem Triebwagen und ohne Zugkreuzungen zu schaffen. Durch Verschiebung der Taktlage in der Mittagszeit können die attraktiveren Anschlüsse in der Richtung der Hauptnachfrage gelegt werden. Die **rot hervorgehobene Wartezeit** von 29 Minuten in Wilthen betrifft dadurch weniger Fahrgäste. Da man zu dieser Zeit ab Bischofswerda schneller über Bautzen bis Kleinpostwitz kommt, wären nur wenige Fahrgäste hart betroffen.

507 Löbau - Dürrhennersdorf - Ebersbach

Die nebenan blau hervorgehobene Strecke wurde zeitgleich mit der böhmischen Linie Backofen (Bakov) - Rumburg - Ebersdorf am 1.11.1873 eröffnet und erreichte Ebersbach noch vor der *Süd-Lausitzer Bahn* (→ KBS 505). Da das Verkehrsaufkommen nicht den Erwartungen entsprach, wurde sie 1923 zur Nebenbahn abgestuft. Anfangs lagen auf den 5,5 km ab Löbau zwei Gleise, weil die (rot hervorgehobene) Strecke über Herrnhut nach Zittau getrennt betrieben wurde. 1945 musste ein Gleis für die Sowjetunion als Reparationsleistung abgebaut und eine Abzweigstelle bei Niedercunnersdorf eingerichtet werden.



Im Jahresfahrplan 1993/94 führte die *Deutsche Bahn AG* (DB) auf den Strecken der Oberlausitz einen Taktfahrplan ein. Die Züge von Löbau nach Zittau fuhren jeweils im Zwei-Stunden-Takt über Ebersbach und Herrnhut, wodurch bis Großschweidnitz ein ungefährender Stundentakt entstand.

Am 31.12.94 fuhr der letzte planmäßige Güterzug von Löbau nach Ebersbach. Am 24.5.98 endete der Personenverkehr Löbau - Herrnhut - Zittau. Da die Nahgüterzüge nur noch bis Herrnhut fuhren, gab es bis zum Abzweigbahnhof Oberoderwitz keinen planmäßigen Verkehr mehr. Am 31.5.99 wurden diese 8 km offiziell stillgelegt. Am 14.12.02 fuhr der letzte Personenzug von Löbau nach Ebersbach und Ende Februar 2003 der letzte Güterzug nach Niedercunnersdorf und Herrnhut. Seither gibt es in dem Gebiet zwischen Löbau, Ebersbach und Zittau nur noch PKW, LKW und Busse.

2007 pachtete die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) den Abschnitt Löbau - Niedercunnersdorf, um ihn vor dem Abbau zu retten. Sie hält die *Lausitzer Bergland-Bahn* betriebsfähig vor, und gelegentlich wird sie von Güter-, Sonder- und Umleiterzügen genutzt. Im Sommer 2009 führte die *DRE* den Zugleitbetrieb ein, seither wird kein Fahrdienstleiter mehr in Niedercunnersdorf benötigt.

Auch der **VD-T** hätte das dichte Schienennetz zwischen Löbau, Ebersbach und Zittau nicht komplett erhalten. Er hätte auf die Züge über Herrnhut verzichtet, weil sie zwischen Löbau und Großschweidnitz sowie Oberoderwitz und Zittau die Gleise andere Linien mitbenutzen und somit kaum Erschließungsfunktionen haben. Zudem wurde die direkte Bundesstraße 178 in den 1990er Jahren großzügig ausgebaut, wodurch die stündlich verkehrenden Busse der ZVON-Linie 27 nur noch 45 Minuten von Löbau nach Zittau brauchen.

6.47	7.47	8.47		Dresden Hbf	10.13	11.13	12.13
7.47	8.47	9.47		Bautzen	9.12	10.12	11.12
8.00	9.00	10.00		Löbau 510	8.59	9.59	10.59
7.35	8.35	9.35		Görlitz Hbf	9.25	10.25	11.25
7.58	8.58	9.58		Löbau 510	9.01	10.01	11.01
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.05	9.05	10.05	0,0	Löbau	8.55	9.55	10.55
8.07	9.07	10.07	1,1	Alt löbau	8.53	9.53	10.53
8.12	9.12	10.12	4,5	Großschweidnitz	8.48	9.48	10.48
8.14	9.14	10.14	6,0	Niedercunnersdorf	8.46	9.46	10.46
8.18	9.18	10.18	8,6	Dürrhennersdorf	8.42	9.42	10.42
8.20	9.20	10.20	9,9	Neuschönberg	8.40	9.40	10.40
8.25	9.25	10.25	13,8	Buschmühlhäuser	8.35	9.35	10.35
8.27	9.27	10.27	15,1	Ebersbach	8.33	9.33	10.33
9.31	10.31	11.31		Ebersbach 505	8.29	9.29	10.29
9.52	10.52	11.52		Zittau	8.08	9.08	10.08
9.31	10.31	11.31		Ebersbach 505	8.29	9.29	10.29
9.57	10.57	11.57		Bischofswerda	8.03	9.03	10.03

Zwischen Löbau und Ebersbach würden dafür beim **VD-T** ganztägig Triebwagen im Stundentakt pendeln. Dort können sie ihre Vorteile ausspielen und attraktiv die beiden *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 und 30 verbinden. Die 4 grün dargestellten neuen Haltepunkte erschließen mit geringem Aufwand viel neues Fahrgastpotenzial.

508 Zittau - Bertsdorf - Kurort Jonsdorf / Kurort Oybin

Die 16 km lange Schmalspurbahn hat große Bedeutung für den Fremdenverkehr. 1994 wurde die *Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft* (SOEG) gegründet und übernahm am 1.12.1996 die Strecke, Gebäude, Lokomotiven und Wagen sowie den Betrieb von der *Deutschen Bahn AG*. Die meisten Züge werden von Dampflokomotiven gezogen und fahren im Zwei-Stunden-Takt. Im Abzweighbahnhof Bertsdorf kommt es dabei regelmäßig zu publikumswirksamen Parallelein- und ausfahrten.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung genauso verlaufen. Der *Integrale Taktknoten* in Zittau würde aber dafür sorgen, dass mehr Touristen mit dem Zug anreisen und nicht nur das kurze Stück ab Zittau im Zug sitzen.

509 Görlitz - Hagenwerder - Hirschfelde - Zittau

Der Staatsvertrag zwischen Sachsen und Preußen von 1873 legte neben der Hauptstrecke Görlitz - Seidenberg - Reichenberg auch die 23 km lange Zweigbahn von *Nikrisch* (seit 1936 *Hagenwerder*) nach Zittau fest. Eröffnet wurden sie am 1.6.75 und 15.10.75. Wegen der zahlreichen Steigungen hinter Seidenberg blieben die Verkehrsleistungen der Nord-Süd-Achse allerdings hinter den Erwartungen zurück. Schnellzüge von Berlin nach Wien nutzten die längeren, aber topografisch einfacheren Strecken im Elbtal und Oberschlesien. Dennoch wurden die 9 km von Görlitz nach Hagenwerder bis 1909 zweigleisig ausgebaut. Vor dem Ersten Weltkrieg fuhren von Görlitz täglich 6 Zugpaare nach Seidenberg und 7 Zugpaare nach Zittau.

Nach der Angliederung des Sudetenlandes an Deutschland begann 1938 der zweigleisige Ausbau, weil man großen Verkehrszuwachs erwartete. Fertiggestellt wurden aber wegen des Zweiten Weltkriegs nur die 7 km Hirschfelde - Zittau.

1945 stellten die Siegermächte die Gebiete östlich der *Lausitzer Neiße* zunächst „vorläufig“ unter polnische Verwaltung. Die neue Republik Polen schaffte aber schnellstmöglich vollendete Tatsachen, indem sie die deutsche Bevölkerung vertrieb und die neue Grenze „dicht machte“. Während bei Stettin Grenzkorrekturen zugunsten von Polen erfolgten, war man dazu in der Lausitz (zugunsten von Deutschland) nicht bereit: Stadt und Landkreis Görlitz wurden dadurch in der Mitte geteilt und viele Schienen- und Straßenverbindungen unterbrochen.

Polen (bzw. die russische Schutzmacht) war nicht einmal bereit, südlich von Hagenwerder den Nebenfluss Wittig statt der Neiße als Grenze festzulegen. Dadurch kam ein 20 km langer und 3 bis 10 km schmaler Geländestreifen mit der



Stadt *Reichenau* (damals 6.800 Einwohner, seit 1947 *Bogatynia*) zu Polen. Er war vom neuen polnischen Gebiet her nur über eine schmale Nebenstraße erreichbar. Dafür übernahm die *PKP* 12,4 km isolierte Gleiskilometer östlich der Neiße, weil die Bahnlinie Hagenwerder - Zittau diese vier mal überquerte.

1946 ließ die Sowjetunion das zweite Streckengleis als Reparationsleistung abbauen. Auf dem polnischen Abschnitt waren nur noch Güterzüge zugelassen, Personenzüge pendelten zwischen Görlitz und Hagenwerder sowie Zittau und Hirschfelde. Ab 1948 durften auch wieder Personenzüge im „privilegierten Durchgangsverkehr“ gegen hohe Benutzungsgebühren durchfahren. Ab 1950 hielten sie wieder im Bahnhof Ostritz, der nun offiziell *Krzewina* hieß. Von dort kam man über eine eingezäunte Fußgängerbrücke auf die deutsche Flussseite.

Am 3.10.48 verlängerte die *PKP* die 4 km kurze Kleinbahn Nikolausdorf (Mikulowa) - Schönberg (Sulikow) um 5 km nach nach Wilka, wo sie auf die unterbrochene Hauptstrecke Görlitz - Seidenberg - Reichenberg (Liberec) stieß. Güterzüge konnten dadurch wieder in die CSSR fahren, grenzüberschreitenden Personenverkehr gab es allerdings nicht mehr.

1950 folgte eine 3 km lange neue Verbindung über Radmeritz zur *Neißealbahn*, um das neue Kraftwerk Turow anzuschließen. Auf dieser Strecke fuhren fortan polnische Güter- und Personenzüge von und nach Zgorzelec. 1960 verlängerte die *PKP* das Gleis um 6 km nach Reichenau (Bogatynia) und errichtete zwischen Marienthal und Rohnau zwei Betriebsbahnhöfe, um mit diesen Ausweichstellen den stetig zunehmenden Verkehr zu bewältigen.

Zwischen Görlitz und Hagenwerder wickelte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) umfangreiche Transporte für den Bau und Betrieb des *Großkraftwerks Hagenwerder* ab. Da der Tagebau in der Umgebung nicht genügend Braunkohle liefern konnte, gab es bis zu sechs „Kohlependelzüge“ aus der Niederlausitz täglich. 1985 wurden zwischen Weinhübel und Hagenwerder 4 km der Trasse neu gebaut, um Platz für die Erweiterung des Braunkohletagebaus zu schaffen.

Anfang der 1980er Jahre verschlechterten sich die Beziehungen zwischen der DDR und Polen. Die Hirschfelder Versorgung über eine Grubenbahn aus dem polnischen Tagebau Turoszow wurde beendet und Kraftwerk sowie Bahnhof für die „Fernbekohlung“ aus dem Niederlausitzer Revier erweitert. Da die *PKP* hohe Gebühren für das Benutzen der Gleise östlich der Neiße verlangte, fuhr die *DR* dort nur die notwendigsten Züge. Die drei Eilzugpaare Zittau - Görlitz - Berlin und Güterzüge aus Zittau (auch aus der CSSR) fuhren normalerweise über Löbau nach Görlitz bzw. zum westlich davon gelegenen Rangierbahnhof Schlauroth.

Im Oktober 1992 fuhr der letzte Kohlezug nach Hirschfelde, das Kraftwerk wurde am 23.11.92 abgeschaltet und anschließend abgerissen. Auch seine Anschlussbahn und die Gütergleise im Bahnhof Hirschfelde wurden abgebaut. Ende 1997 folgten das Großkraftwerk Hagenwerder und seine Gleisanschlüsse.

Die polnische Staatsbahn PKP stellte am 3.4.2000 den Personenverkehr auf ihrer Seite ein. Güterzüge fahren weiterhin, vor allem Kohlezüge zum Tagebau Turow. Die Neißebrücke bei Ostritz ist seit 1995 als Grenzübergang für Jedermann geöffnet, seither nutzen auch polnische Fahrgäste die Züge der *Neißealbahn*. 2006 wurde die Strecke mit EU- und deutschen Mitteln umfangreich saniert.

Seit der Jahrtausendwende pendeln täglich stündlich Regionalbahnen (RB) zwischen Görlitz und Zittau in 35 bis 40 Minuten. Seit Ende 2008 ist die *Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* dafür zuständig. Zugkreuzungen finden regulär in Hagenwerder statt, außerplanmäßig auch in Ostritz (Krzewina).

Beim Neiße-Hochwassers am 7. und 8.8.2010 wurde die Strecke an mehreren Stellen überflutet, insbesondere im Bahnhof Hirschfelde. Die PKP konnte östlich der Neiße schon wenige Tage später wieder fahren. Auf deutscher Seite waren die Schäden viel größer, daher waren die Züge zwischen Görlitz und Zittau erst ab 1.4.2011 wieder ohne Einschränkungen unterwegs.

7.31		8.31		9.31	Dresden Hbf	10.29		11.29		12.29
7.36		8.36		9.36	Dresden-Neustadt	10.23		11.23		12.23
8.13		9.13		10.13	Bautzen	9.46		10.46		11.46
8.44		9.44		10.44	Görlitz Hbf 510	9.16		10.16		11.16
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
8.48		9.48		10.48	km Görlitz Hbf	9.12		10.12		11.12
8.51		9.51		10.51	2,8 Görlitz-Weinhübel	9.08		10.08		11.08
8.54		9.54		10.54	5,0 x Deutsch Ossig	9.05		10.05		11.05
59/01		59/01		59/01	9,4 Hagenwerder	59/01		59/01		59/01
9.03		10.03		11.03	11,8 x Leuba	8.56		9.56		10.56
9.07	Bern-	10.07	Bern-	11.07	15,8 Ostritz-Krzewina	8.52	Bern-	9.52	Bern-	10.52
9.10	stadt	10.10	stadt	11.10	18,0 x Marienth.-Posada	8.49	stadt	9.49	stadt	10.49
9.16	<	10.16	<	11.16	24,1 x Rohnau	8.43	<	9.43	<	10.43
>	9.31	>	10.31	>	> Schlegel	>	9.28	>	10.28	>
9.18	39/40	10.18	38/39	11.18	25,9 Hirschfelde	8.41	19/20	9.41	20/21	10.41
9.21	8.45	10.21	9.45	11.21	27,8 x Drausendorf	8.38	9.14	9.38	10.14	10.38
9.24	9.50	10.24	10.50	11.24	31,0 x Zittau Ost	8.35	9.09	9.35	10.09	10.35
9.28	9.55	10.28	10.55	11.28	33,0 Zittau Bf	8.32	9.05	9.32	10.05	10.32
9.45	10.06	10.45	11.06	11.45	Zittau 505	8.15	8.54	9.15	9.54	10.15
10.25	10.29	11.25	11.29	12.25	Ebersbach	7.35	8.31	8.35	9.31	9.35
Bus	10.57	Bus	11.57	Bus	Bischofswerda	Bus	8.03	Bus	9.03	Bus

Beim **VD-T** gibt es auf der *Neißealbahn* auch einen täglichen Stundentakt. Leider erlauben die Rahmenbedingungen perfekte Anschlüsse nur in Görlitz oder Zittau. Die Wahl fällt auf Görlitz, weil man so schneller nach Dresden kommt und auch noch die wichtigen Zwischenziele Löbau und Bautzen „mitnimmt“. Während die Züge in der Realität nur noch 4 mal zwischen Görlitz und Zittau halten, erschließt der **VD-T** mit 6 zusätzlichen Bedarfsstationen zusätzliches Fahrgastpotenzial.

In der Realität fahren die ZVON-Buslinien 21, 41, 42 und 45 unregelmäßig und teilweise fast zeitgleich neben den Zügen her. Der **VD-T** fasst sie zu einer stündlichen Regiobuslinie mit attraktiven Anschlüssen zur Bahn in Hirschfelde zusammen. Im Neißeetal fährt sie etwa eine halbe Stunde zur Bahn versetzt und erreicht dadurch den *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 in Zittau.



Dirk Wittmann fotografierte den 642 911 der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft (ODEG) am 29.7.12 in der Bahnsteighalle des Görlitzer Hauptbahnhofs.

510 Dresden - Bischofswerda - Bautzen - Görlitz

Ein Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen war 1843 der Auslöser für den Bau. Er begann am 10.5.1844 von Dresden aus, und schon am 17.11.45 ging das erste Teilstück bis Radeberg in Betrieb. Abschnittsweise ging es weiter, und am 1.9.47 erfolgte die feierliche Eröffnung der 102,2 km langen Bahnstrecke.

Über den Anstieg aus dem Elbtal mit 18,2 ‰ mussten Güter- und schwere Reisezüge nachgeschoben werden. Dafür entstand von 1898 bis 1900 der Lokbahnhof Dresden-Neustadt, der bis in die 1960er Jahren Schiebelokomotiven beheimatete. Außerdem bekam der Abschnitt bis Klotzsche von 1913 bis 1916 ein drittes Gleis, auf dem ausschließlich Güterzüge und zurückkehrende Schiebeloks fuhren.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu Einschränkungen im öffentlichen Verkehr. Ab Januar 1940 entfielen die meisten Fernzüge aufgrund „anderer kriegswichtiger Aufgaben“. Es fuhren fast nur noch Schnellzüge für Fronturlauber (SFR) und D-Züge mit Wehrmachtanteil (DmW). Diese durften nur mit Wehrmachtfahrkarten, Netz- und Bezirkskarten oder Sonderausweisen benutzt werden.

Im April 1945 war die Oberlausitz Durchgangsraum für Flüchtlingstrucks und die sich zurückziehende Wehrmacht. Militärzüge hatten höchste Priorität und Flüchtlings- oder Verwundetenzüge wurden oft tagelang abgestellt. Am 16.4. stieß die Ostfront über die Neiße und erreichte am 19.4. Bautzen. Nach Kriegsende ruhte der Verkehr fast komplett, da die Wehrmacht alle Brücken zwischen Görlitz und Bautzen gesprengt oder anderweitig zerstört hatte. Zudem fehlte es am Fuhrpark, da viele Lokomotiven in Richtung Westen verbracht worden waren.

Der Wiederaufbau gestaltete sich schwierig. Vereinzelt wurden neue Haltepunkte eingerichtet, z.B. der Haltepunkt *Löbau Ost* am östlichen Brückenkopf des zerstörten Viadukts für den Pendelverkehr nach Görlitz. In der Folgezeit entstanden zahlreiche eingleisige Behelfsbrücken. Die meisten wurden von der Bahnpolizei oder der Transportpolizei durchgehend bewacht. Ab 10.11.1945 gab es wieder durchgehende Züge von Görlitz bis Dresden-Neustadt.

Im März 1946 begann der Abbau für Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Kreuzungsbahnhöfe wurden unter anderem Breitendorf, Pommritz, Kubschütz und Seitschen. Bereits am 9.11.1948 erhielt die ehemals dreigleisige Steigungsstrecke zwischen Dresden-Neustadt und Klotzsche erneut ein zweites Gleis.

Bis 1970 wurden die 50 km von Dresden-Klotzsche bis Bautzen wieder durchgehend zweigleisig. Bis 1993 folgte schrittweise die Gesamtstrecke außer Breitendorf - Löbau und Schlauroth - Görlitz. 1975 gab es 9 Schnellzugpaare, davon 6 von bzw. nach Polen. Die Reisezeit betrug minimal 92 Minuten, nur 7 weniger als 1905.

Nach der Ölkrise 1979/1980 sollte auch die Strecke nach Görlitz elektrifiziert werden. Nach den ursprünglichen Planungen sollte die Oberleitung bis 1995 hängen. Infolge der „Wende“ verschoben sich jedoch die Prioritäten – wichtiger waren nun die Lückenschlüsse im innerdeutschen Verkehrsnetz und der zweigleisige Wiederaufbau. Ab 16.10.94 war Breitendorf - Löbau wieder zweigleisig, Abzweig Schlauroth - Görlitz folgte nach dem Umbau des Knotens Görlitz am 25.6.00.

2002 bekam der Abschnitt Dresden-Neustadt - Klotzsche für die S-Bahn zum Flughafen eine Oberleitung, der regelmäßige elektrische Zugverkehr wurde 2004 aufgenommen.

Die Schnellzüge zwischen Dresden und Görlitz wurde Ende der 1990er durch *InterRegios* (IR) ersetzt. Sie fuhren im Zweistundentakt und hielten nur in Bautzen und Löbau im. 2002 wurde das Angebot auf täglich drei Zugpaare verringert, dafür aber nach Breslau (Wroclaw) verlängert. Noch bevor sich das Publikum daran gewöhnen konnte, wurden die IR am 11.12.04 gänzlich eingestellt. Seitdem fahren östlich von Dresden nur noch Regionalzüge.

2003 vereinbarten Deutschland und Polen neben der durchgängigen Elektrifizierung ein Tempo von 120 bis 160 km/h, um mit „EC-Zügen aus klassischen Eisenbahnfahrzeugen“ die 270 km in 3 ¼ Stunden zu schaffen. Die „erforderlichen Finanzmittel in den Staaten der Vertragspartei“ waren dann aber nicht verfügbar, und bis heute ist keine nachhaltige Verbesserung absehbar.

Ab März 2009 gab es mit dem *Dresden-Wroclaw-Express* wieder durchgehende Verbindungen mit täglich drei RE-Zugpaaren. Im Bereich des VVO betrieb *DB Regio* diese anfangs eigenwirtschaftlich. Bis 2014 nahm die grenzüberschreitende Nachfrage um 30% zu. Dennoch entfielen die Züge ab 1.3.15 ersatzlos, weil sie in Polen nicht mehr finanziert wurden. Seit dem 14.12.14 betreibt die *Vogtlandbahn* die Linien Dresden - Görlitz und Dresden - Zittau - Liberec unter dem Markennamen *trilex*. Sie setzt dafür 22 *Desiro*-Dieseltriebwagen ein.

Beim **VD-T** wäre nicht nur immer wieder über eine nachhaltige Verbesserung des Bahnangebots zwischen Dresden und Breslau gesprochen worden. Den zahlreichen Abkommen wären auch Taten gefolgt. Zwischen Dresden und Breslau gäbe es eine zweistündliche *IR*-Linie, die „nur“ 3 ½ Stunden für die 270 km braucht und *Integrale Taktknoten* in Bischofswerda, Löbau, Bunzlau (Boleslaw), Liegnitz (Legnica), Nimkau (Miekiņa) und Breslau erreicht. Abwechselnd dazu fährt ein deutscher Binnen-RE von Dresden nach Görlitz, der dort Anschluss an eine polnische RB nach Hirschberg (Jelenia Góra) hat.

RE		RB	IR		Zug	RE	RB		IR	RE
8.31		8.47	9.31		km Dresden Hbf	9.29	10.13		10.29	11.13
8.36		8.53	9.36		3,8 Dresden-Neustadt	9.23	10.06		10.23	11.06
		9.00			10,5 Dd-Klotzsche		9.59			10.59
8.46		9.09	9.46		20,3 Radeberg	9.13	9.49		10.13	10.49
		9.21			33,4 Großharthau		9.38			10.38
8.59		9.29	9.59		40,9 Bischofswerda	9.01	9.31		10.01	10.31
9.01		9.31	10.01		45,6 Demitz-Thumitz	8.59	9.29		9.59	10.29
		9.35			51,9 Seitschen		9.24			10.24
		9.40			60,0 Bautzen		9.19			10.19
9.13	ab	9.46	10.13	ab	> Kubschütz	8.46	9.13	an	9.46	10.13
9.14	9.20	9.47	10.14	10.20	< Hochkirch	8.45	9.12	9.39	9.45	10.12
	9.31			10.31	> Eiserode			9.27		
	9.37			10.37	81,7 Löbau (Sachsen)			9.21		
	9.46			10.46	85,4 Wend.-Cunersdorf			9.12		
9.27	9.55	10.00	10.27	10.55	88,2 Zoblitz	8.32	8.59	9.04	9.32	9.59
9.28	an	10.01	10.28	an	91,9 Reichenbach (OL)	8.31	8.58	ab	9.31	9.58
		10.04			96,0 Gersdorf bei Görlitz		8.55			9.55
		10.08			99,7 Pfaffendorf		8.51			9.51
		10.11			102,7 Gö-Rauschwalde		8.48			9.48
		10.15			105,9 Görlitz Hbf		8.44			9.44
		10.18			<i>Görlitz Hbf PKP</i>		8.41			9.41
		10.21			<i>Gö-Moys (Zgorzelec)</i>		8.38			9.38
9.44		10.25	10.44		<i>Bunzlau (Bloleslaw.)</i>	8.16	8.35		9.16	9.35
9.49			10.46		<i>Liegnitz (Legnica)</i>	8.11			9.14	
9.53			10.50			8.07			9.10	
>			11.29			>			8.31	
<i>Hirsch</i>			11.59			<i>Hirsch</i>			8.01	

Gesamtverkehr Dresden - Bischofswerda siehe KBS 505

Während in der Realität RE und RB nur jeweils zweistündlich fahren, gibt es sie beim **VD-T** jeweils stündlich. Die RB befördern dadurch kaum noch Fahrgäste über weitere Entfernungen und können mit den zwei grün gekennzeichneten Stationen die Region besser erschließen.

Eine Besonderheit ist, dass die RB zwischen Bautzen und Löbau nicht halten, um in Löbau und Görlitz *Integrale Taktknoten* zu erreichen. Davon sind Kubschütz (km 66,4), Pommritz (km 71,5) und Breitendorf (75,5) betroffen. Die Orte sind so klein, dass sich eine zusätzliche RB auch mit zusätzlichen Stationen kaum lohnt. Der **VD-T** vertaktet daher die ohnehin verkehrenden Busse bindet sie mit guten Anschlüssen ein. Im Fahrplan enthalten ist die ZVON-Buslinie 100, die in der Realität montags bis freitags schon teilweise stündlich fährt.

511 (S 1) Coswig - Radebeul - Dresden - Heidenau - Pirna - Copitz (S 2) Radebeul - Dresden - Heidenau - Pirna - Kurort Rathen

Schon 1895 gab es bei der Erweiterung der Dresdner Bahnanlagen erste Pläne für den viergleisigen Ausbau im Elbtal bis Pirna. Verwirklicht wurden sie (unterbrochen durch den Ersten Weltkrieg) von 1901 bis 1934. Fortan waren Fern- und Vorortverkehr zwischen Pirna und Dresden-Neustadt betrieblich getrennt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ließ die Sowjetunion drei der vier Gleise als Reparationsleistung demontieren. Schon bis 1950 baute die *Deutsche Reichsbahn* (DR) wegen der großen Bedeutung das zweite Gleis bis Pirna wieder auf. Dabei nutzte sie die Trassen der früheren Vorortgleise.

1973 kam der Abschnitt bis Pirna in das neue *S-Bahn-Tarifgebiet Dresden*. In den Folgejahren wollte die *DR* die 17 km wieder viergleisig ausbauen und den Vorortverkehr in eine vertaktete S-Bahn umwandeln. Dazu kam es jedoch nicht, weil die DDR ihre begrenzten Baukapazitäten an anderen Stellen dringender brauchte. Erst von 1979 bis 1982 richtete die *DR* das Planum für das dritte und vierte Gleis wieder her und baute einige Brücken neu. Zunehmende Gleisschäden durch alkalischgeschädigte Schwellen im DR-Netz stoppten das Projekt aber erneut.

Nach der „Wende“ ging man vom bloßen Wiederaufbau der fehlenden Gleise ab und überarbeitete die S-Bahn-Pläne für Dresden grundlegend. Die *Deutsche Bahn AG* (DB) entschied sich für eine betrieblich eigenständige S-Bahn, die nur noch an wenigen Stellen Verbindungen zur Fernbahn hat. Am 5.12.95 beschloss der Freistaat Sachsen, den Ausbau im Elbtal großzügig zu unterstützen.

Am 1.10.96 begann der Neubau zwischen Dresden und Pirna, der abschnittsweise zwischen 2001 und 2004 fertig wurde. Alle Bahnsteige sind 140 Meter lang und mit Aufzügen behindertengerecht ausgestattet. Die 55 cm hohen Bahnsteige erlauben den ebenerdigen Einstieg in *Desiro*-Triebwagen der DB-Baureihe 642 und Doppelstockwagen mit Tiefeinstieg. Am 12.12.04 ging die neue Linie S 2 von Pirna zum Flughafen in Betrieb, welche die S 1 bis Dresden-Neustadt ungefähr zum Viertelstundentakt verdichtet.

Der viergleisige Ausbau nach Coswig begann 2010. Auch dort lagen die Ferngleise früher zwischen den Vorortgleisen und nach dem Umbau daneben. Zunächst baute die *DB* von Radebeul West aus die Ferngleise auf der Westseite des Bahnkörpers neu, danach folgten die parallelen S-Bahn-Gleise auf der Ostseite. Bis Ende 2013 wurde Radebeul Ost - Coswig fertig und in Betrieb genommen. Die Fortsetzung nach Dresden-Neustadt wurde mit einjähriger Verspätung am 20.3.16 fertig.

Die S-Bahn-Nachfrage wuchs in den letzten Jahren kontinuierlich: Zwischen Dresden und Schöna fahren 2015 wochentags im Durchschnitt 14.420 Fahrgäste (2009: 12.060). An Wochenenden und Feiertagen waren es mit 13.760 (2009: 12.085) kaum weniger. Das zeigt, dass die S-Bahn sowohl für den werktäglichen Berufsverkehr als auch den Ausflugsverkehr am Wochenende attraktiv ist.

Ein unschöner Nebeneffekt ist, dass es neben der S-Bahn im Elbtal nur relativ wenige RB und RE gibt, die nicht alle Stationen bedienen und über weite Strecken schneller vorankommen. Von Dresden Hbf nach Meißen Altstadt fährt z.B. nur die S 1, die für die 27 Schienen-km mit 13 Zwischenstopps 38 Minuten braucht. Von Dresden-Neustadt nach Bad Schandau braucht die S 1 für 44 km mit 16 Stopps 53 Minuten und wird nur zweistündlich von IC oder RE unterboten.

Der **VD-T** hätte daher im Elbtal nicht nur auf die S-Bahn gesetzt, sondern auf ein abgestimmtes attraktives Angebot aller Züge. Die S-Bahn fährt nicht so weit ins Umland und bedient dafür im Verdichtungsraum mehr Stationen. Endpunkt im Norden ist Coswig und im Süden Kurort Rathen, neu hinzu kommen die beiden kurzen Abzweige nach Radebeul Mitte und Copitz Nord.

Das auffälligste neue Angebot ist die Express-S-Bahn von Dresden nach Meißen, die nur noch 7 mal hält und die 27 km in 30 Minuten schafft. In Radebeul Ost sorgen 4 Minuten Übergang zur S 2 am gleichen Bahnsteig gegenüber dafür, dass die Verbindungen zu den kleinen Stationen kaum schlechter werden.

Der **VD-T** hätte zwischen Coswig und Pirna auch Fern- und Nahverkehr getrennt. Allerdings hätte er nicht alles umgebaut, sondern sich kostengünstiger am Zustand vor 1945 orientiert und die S-Bahn auf den Außengleisen fahren lassen. Der Gleiskörper ist dadurch auf 90 % der Strecke 13 Meter breit, denn an den 15 kleineren Stationen kommen nur zwei Außenbahnsteige dazu. Die Fahrgäste erreichen diese aus einer Richtung ohne Unterführung. In der Realität erfordern die Inselbahnsteige der S-Bahn hingegen, dass der Gleiskörper schon 50 Meter davor und danach aufgeweitet wird und die Fahrgäste immer durch die Unterführung gehen.

Positiv ist auch, dass Fern- und Nahverkehrsgleise der gleichen Richtung nebeneinander liegen. Bei Verspätungen und Störungen können die Züge einfach übergeleitet werden. Wenn man die fünf größeren Stationen mit Inselbahnsteigen zwischen den Richtungsgleisen ausrüstet, fahren alle Züge einer Richtung immer am gleichen Bahnsteig ab und bieten zudem kurze Wege beim Umsteigen.

Der größte Nachteil der Außenbahnsteige ist, dass die S-Bahn zum Wenden die Fernverkehrsgleise kreuzen muss. Für planmäßige Wenden gibt es beim **VD-T** Gleisbrücken bei Zitschewig, Radebeul, Heidenau und Pirna. Für außerplanmäßige

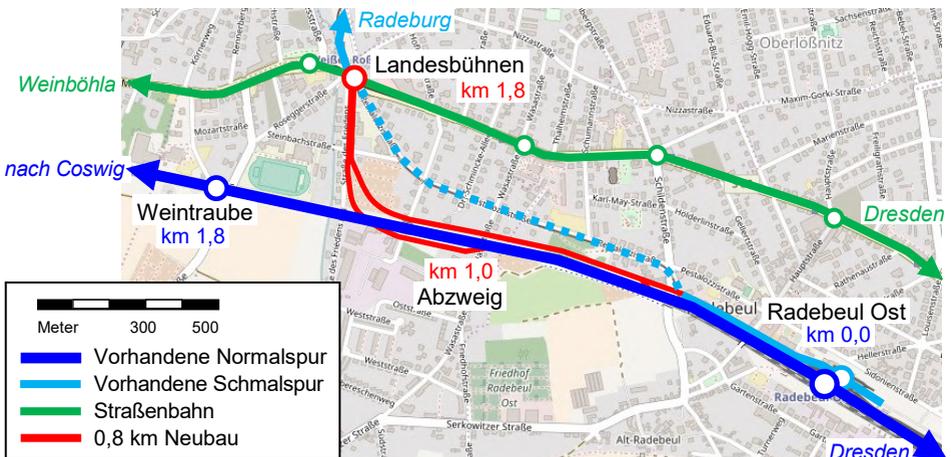
ßige Wenden nutzt er die Weichenverbindungen, die es auch in der Realität etwa alle 10 km zwischen allen Gleisen gibt.

Weitere wesentliche Änderungen erfordert der 6 km lange Neubauabschnitt von Pirna nach Bad Schandau, der die große Elbschleife abschneidet (→ KBS 500). Die S2 wird dadurch südlich vom Kurort Rathen uninteressant und wendet dort. Eine neue Elbbrücke (ggf. nur für Fußgänger, Radfahrer, Busse und Taxis) verbessert die Verbindung zum Hauptort am anderen Elbufer und beschleunigt die Buslinien ins nähere Umland.

Ob das Gleispaar zwischen Kurort Rathen und Königstein weiter betrieben oder abgebaut wird hängt ganz wesentlich vom Umfang des Güterverkehrs ab: Kann er komplett durch den neuen Tunnel fahren oder muss er teilweise über die Elbschleife geleitet werden? Dabei wären „fliegende Überholungen“ durch Personenzüge möglich, die durch den Tunnel fast 10 Minuten schneller sind.

In Königstein und Bad Schandau halten beim **VD-T** keine S-Bahnen mehr. Beide Orte werden mit zwei RE pro Stunde entschädigt, die Pirna, Heidenau und Dresden schneller erreichen: Während die S-Bahn in der Realität von Dresden nach Bad Schandau 14 mal hält und 46 Minuten braucht, sind es beim **VD-T** nur 4 Stops und 27 bis 30 Minuten!

➤ Die vorhandenen Eisenbahnbrücken westlich von Zitschewig können mit geringen Anpassungen dafür genutzt werden, dass die S 1 ohne Beeinträchtigung der Fernzüge in Coswig wendet. Die Brücke der KBS 502 in Pirna braucht hingegen eine zusätzliche Abfahrt zur Nordseite der KBS 500. Wenn man zudem 2 km bis Copitz Nord elektrifiziert, bekommen die 15.000 Einwohner in den Pirnaer Stadtteilen nördlich der Elbe einen attraktiven S-Bahn-Anschluss.



Großenhain 515	Berlin				Dtsch		8.20	8.50			Leipz	Berlin
Niederau	>				-bora		8.36	>			9.06	>
Meißen Altst. 522	<				8.23		<	<		8.52	>	<
Zug	IC	S2	RE	S1	SX	S2	RB	RE	S1	SX	RE	IC
km Coswig	<			8.20	8.34		8.42	<	8.50	9.04	9.11	<
> Radeb.-Naundorf	>			>	>		8.46	von	>	>		>
< Niederwartha	<			<	<		8.48	Cott-	<	<		<
> Cossebaude	>			>	>		8.51	bus	>	>	9.17	>
2,9 Rad.-Zitzschewig				8.22			>		8.52		>	
4,1 Kötzschenbroda				8.24			<		8.54		<	
6,0 Rad.-Weintraube		ab		8.27		ab	>		8.57		>	
< R.-Landesbühnen	<	8.12		<	<	8.42	<	<	<	<	<	<
7,8 Radebeul Ost		8.14		8.29	8.40	8.44	<	9.01	8.59	9.10	<	
9,7 Dresden-Trachau		8.17		8.32		8.47	>		9.02		>	
> Dresden-Setzsch	>	>		>	>	>	8.53	>	>	>		>
< Dresden-Kemnitz	<	<		<	<	<	8.55	<	<	<		<
11,5 Dd-Prieschen		8.19		8.34		8.49	<		9.04		<	
13,4 Dd Bischofsplatz		8.21		8.36		8.51	>		9.06		>	
> Dresden-Cotta	>	>		>	>	>	8.57	>	>	>		>
< Dd.-Friedrichstadt	<	<		<	<	<	8.59	<	<	<		<
	8.27	8.23		8.38	8.46	8.53	<	9.07	9.08	9.16	<	9.27
14,2 Dresd.-Neustadt	8.28	8.24		8.39	8.47	8.54	<	9.08	9.09	9.17	<	9.28
15,8 Dresden-Mitte		8.26		8.41	8.49	8.56	>		9.11	9.19	>	
16,8 Dd.-Freiberger Str.		8.28		8.43		8.58	<		9.13		<	
	8.32	8.30	ab	8.45	8.52	9.00	9.03	9.12	9.15	9.22	9.25	9.32
18,0 Dresden Hbf	8.34	8.31	8.45	8.46	8.56	9.01	9.07	an	9.16	9.26	an	9.34
20,0 Julius-Otto-Str.		8.33		8.48		9.03			9.18			
21,0 Strehlen [verlegt]		8.35		8.50		9.05			9.20			
22,7 Dresden-Reick		8.37		8.52		9.07			9.22			
24,4 Dresden-Dobritz		8.39		8.54		9.09			9.24			
26,3 Dd-Niedersedlitz		8.42		8.57		9.12			9.27			
27,9 Dd-Zschachwitz		8.44		8.59		9.14			9.29			
29,3 Heidenau Bf		8.46	8.54	9.01	9.05	9.16	9.16		9.31	9.35		
30,8 Heidenau Süd		8.48		9.03	>	9.18			9.33	>		
32,7 Heid.-Großsedlitz		8.50		9.05	Nied.-	9.20			9.35	Alten-		
35,1 Pirna Bf	[42]	8.53	59/03	9.08	schlot.	9.23	9.22		9.38	burg		
> Pirna-Copitz	>	>	>	9.10		>	>		9.40			>
< Copitz-Nord	<	<	<	9.12		<	<		9.42			<
36,1 Pirna Elbufer		8.55		an		9.25			an			
39,9 Obervogelgesang		8.59				9.29						
> Stadt Wehlen	>	9.02	>			9.32	>					>
< Kurort Rathen	<	9.06	<			9.36	<					<
47,3 Königstein (Sachs)		an	9.11			an	9.30					
52,2 Bad Schandau			9.16				9.35					[48]
Schöna 500			9.25				9.46					
Tetschen (Decin)	8.59						9.55					9.59

Tetschen (Decin) Schöna 500	8.01 		9.25				8.05 8.14			8.35		9.01
Zug	IC	RE	SX	S1	RE	S2	RE	RB	S1	RE	S2	IC
Bad Schandau							8.25			8.44		[12]
Königstein (Sachs)						ab	8.30			8.49	ab	
km Kurort Rathen	<					8.24	<			<	0.30	<
3,2 Stadt Wehlen	>					8.27	>			>	0.30	>
6,7 Obervogelgesang						8.30					0.30	
10,5 Pirna Elbufer				ab		8.34			ab		0.30	
> Copitz Nord				8.18		>			8.48		>	
< Copitz				8.19		<			8.49		<	
11,5 Pirna Bf	[18]		Alten- burg	8.21		8.36	8.38	Nied.- schlot.	8.51	57/01	9.06	
13,9 Heid.-Großsedlitz				8.24		8.39			8.54		9.09	
15,8 Heidenau Süd			>	8.26		8.41		>	8.56		9.11	
17,3 Heidenau Bf			8.25	8.28		8.43	8.44	8.55	8.58	9.06	9.13	
18,7 Dd.-Zschachwitz				8.30		8.45			9.00		9.15	
20,3 Dd.-Niedersedlitz				8.32		8.47			9.02		9.17	
22,2 Dresden-Dobritz				8.35		8.50			9.05		9.20	
23,9 Dresden-Reick				8.37		8.52			9.07	N*)	9.22	
25,6 Strehlen [verlegt]				8.39		8.54			9.09		9.24	
26,6 Julius-Otto-Str.				8.41		8.56			9.11		9.26	
28,6 Dresden Hbf	8.26	ab	8.34	8.43	ab	8.58	8.53	9.04	9.13	9.15	9.28	9.26
> Dd.-Freiberger Str.	8.28	8.35	8.38	8.44	8.48	8.59	8.57	9.08	9.14	an	9.29	9.28
< Dresden-Mitte		>		8.46		9.01	>		9.16		9.31	
> Dresd.-Neustadt	8.32	>	8.41	8.48		9.03	<	9.11	9.18		9.33	
	8.33	>	8.43	8.50	8.52	9.05	>	9.13	9.20		9.35	9.32
31,1 Dd.-Friedrichstadt	>	<	8.44	8.51	8.53	9.06	<	9.14	9.21		9.36	9.33
33,1 Dresden-Cotta	>		>	>	>	>	9.00	>	>	>	>	>
> Dd.-Bischofsplatz	<		<	<	<	<	9.02	<	<	<	<	<
< Dd.-Prieschen		>		8.53		9.08	>		9.23		9.38	
		<		8.55		9.10	<		9.25		9.40	
34,8 Dresden-Kemnitz	>		>	>	>	>	9.04	>	>	>	>	>
36,3 Dresden-Stetzsch	<		<	<	<	<	9.06	<	<	<	<	<
> Dd.-Trachau		>		8.57		9.12	>		9.27		9.42	
> Radebeul Ost		>	8.50	9.00	8.59	9.15	>	9.20	9.30		9.45	
> R.-Landesbühnen	>	>	>	>	>	9.18	>	>	>		9.48	
< Rad.-Weintraube		<		9.02		an	<		9.32		an	
> Kötzschenbroda		>		9.05			>		9.35			
< Rad.-Zitzschewig		<		9.07			<		9.37			
37,7 Cossebaude	>	8.42	>	>	nach		9.08	>	>	>		>
39,9 Niederwartha	<		<	<	Cott-		9.11	<	<	<		<
41,7 Radeb.-Naundorf	>		>	>	bus		9.13	>	>	>		>
43,7 Coswig	<	8.48	8.56	9.10	<		9.15	9.26	9.40			<
Meißen Altst. 522	>	>	9.08		>		>	9.38				>
Niederau	<	8.53			<		9.21	Dtsch				<
Großenhain 515	Berlin	Leipz.			9.09		9.39	-bora				Berlin

➤ Beim Bahnhof Radebeul Ost gibt es hingegen noch keine Brücke, die man für das Wenden der S-Bahn nutzen kann. Damit die S2 am gleichen Bahnsteig wie die Express-S-Bahn nach Meißen hält, muss die neue Überführung westlich davon liegen. Beim Umsetzen kann die S2 dann noch eine weitere Station bedienen. Richtung Coswig ist das *Radebeul Weintraube*, die Bahnsteige liegen aber am Rand der Bebauung und nur die Buslinie 72 hält auch dort. Wesentlich attraktiver ist das *Weißer Roß*, die nächste Station der schmalspurigen *Lößnitztalbahn*: Knapp 100 Meter entfernt liegt die Haltestelle *Landesbühnen*, welche die Straßenbahnlinie 4 alle 10 Minuten bedient.

Der **VD-T** hätte eine neue S- und Schmalspurbahntrasse gebaut, die ab der Steinbachstr. im Einschnitt liegt und unter der Meißener Str. den neuen Bahnhof *Landesbühnen* bekommt: An der westlichen Bahnsteigkante wendet die S-Bahn und an der östlichen Bahnsteigkante hält die *Lößnitztalbahn*. Auch sie steuert weiterhin Radebeul Ost an, weil dort ihre Umsetzgleise und Werkstatanlagen liegen. Dank der neuen Trasse entfallen aber fünf ebenerdige Bahnübergänge an der Pestalozzistraße.

➤ Auch beim Bahnhof Heidenau gibt es noch keine Brücke, die man für das Wenden der S-Bahn nutzen kann. Das ist zwar planmäßig nicht vorgesehen, kann aber wegen der Bedeutung der Stadt dennoch recht häufig vorkommen. Der **VD-T** würde daher die Überführung, die man für die Durchbindung der *Müglitztalbahn* nach Dresden braucht, so ausbauen, dass auch S-Bahnen darauf fahren können (→ KBS 501).

512 (Gesamtverkehr) Dresden Hbf - Dresden-Neustadt

- *Noch nicht abschließend bearbeitet* -

513 (S3) Tharandt - Freital - Dresden - Klotzsche - Flughafen (S4) Rabenau - Freital - Dresden - Klotzsch.- Königsbrück

a) Dresden - Freital - Tharandt

Ausgangspunkt der Fernbahn von Dresden nach Bayern war die am 28.6.1855 eröffnete *Albertsbahn*: Sie führte von Dresden nach Tharandt und erschloss mit zahlreichen Zweiggleisen die Steinkohlenwerke im *Plauenschen Grund* westlich von Dresden. Problematisch war die Verlängerung nach Freiberg, da die erforderlichen Steigungen für die damaligen Lokomotiven unüberwindbar schienen. Letztlich projektierte man (nach den Vorbildern *Schiefe Ebene* bei Marktschorgast und *Geislinger Steige*) eine Trasse mit maximal 25 % entlang des Seerenbachtals nach Klingenberg. Nach drei Jahren Bauzeit wurde die Strecke am 11.8.1862 eröffnet. In Tharandt waren fortan immer mindestens zwei Schiebe- oder Vorspannlokomotiven stationiert, um die Züge auf der Steigung zu unterstützen.

Der Verkehr nahm stetig zu und um die Jahrhundertwende kam der Abschnitt Dresden - Tharandt an seine Kapazitätsgrenze. Um die vielen Bahnübergänge in der immer dichter werdenden Wohnbebauung zu beseitigen, legte man die Gleise von 1901 bis 1905 höher. Anschließend bekamen die Abschnitte Dresden Hbf - Plauen und Freital Ost - Tharandt vier Gleise. Der Bahnhof Tharandt wurde auf 17 Gleise erweitert, wobei es keinen „Hausbahnsteig“ an Gleis 1 gab, dafür aber zwei Zwischenbahnsteige mit einer Unterführung für die Reisenden.

Im Zweiten Weltkrieg wurden zahlreiche Bahnanlagen in Dresden schwer beschädigt oder komplett zerstört. Zudem ließ die UdSSR 1946 die Strecke nach Freiberg für Reparationen bis auf ein Gleis demontieren. Um die Durchlässigkeit der wichtigen Strecke zu erhöhen, rüstete die *Deutsche Reichsbahn* (DR) einige Abschnitte schon Anfang der 50er Jahre wieder mit einem zweiten Gleis aus. Mitte der 70er Jahre war die Strecke wieder komplett doppelspurig, zwischen Pottschappel und Tharandt verlegte die *DR* teilweise sogar wieder 3 oder 4 Gleise.

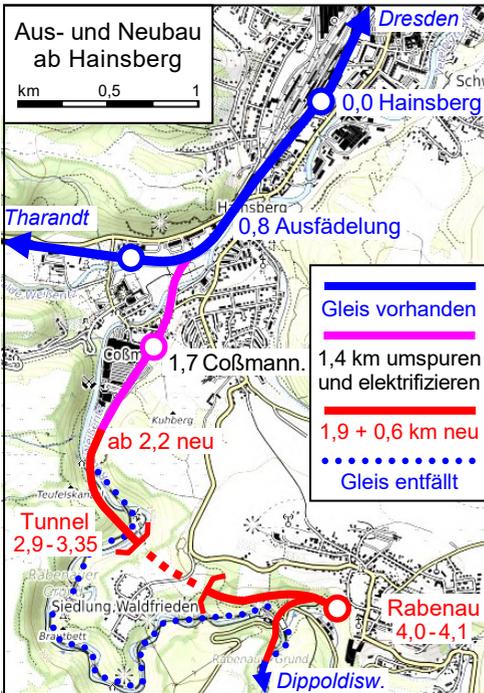
Nach der Wiederelektrifizierung des „Mitteldeutschen Netzes“ bis 1960 war die neue Oberleitung für das „Sächsische Dreieck“ Leipzig - Dresden - Zwickau eines der wichtigsten Vorhaben der *DR*. 1966 ging als dessen Abschluss der Fahrdrat zwischen Dresden, Tharandt und Freiberg in Betrieb. Dank leistungsstarker elektrischer Lokomotiven brauchten danach die meisten Züge auf den Steilrampen bei Tharandt und Flöha keine Schiebe- und Vorspannloks mehr. Die *DR* reduzierte daher die Gleise und betrieblichen Anlagen im Bahnhof Tharandt erheblich.

Die „Wende“ führte westlich von Dresden vor allem im Güterverkehr zu massiven Einbrüchen. Zahlreiche Nebengleise und Ladeeinrichtungen wurden in den fünf Freitaler Bahnhöfen stillgelegt und abgebaut. Da immer weniger und kürzere Güterzüge fuhren, beendete die *Deutsche Bahn AG* (DB) etwa 1995 den Einsatz von Schiebeloks zwischen Tharandt und Klingenberg.

2001 rüstete die *DB* den Bahnhof Tharandt mit einem *Elektronischen Stellwerk* aus. Seither hat er nur noch fünf durchgehende Gleise mit drei Bahnsteigkanten: Am neuen „Hausbahnsteig“ (Gleis 1) halten die Züge Richtung Freiberg und am Zwischenbahnsteig (Gleise 3 + 4) die wendenden S-Bahnen. Die Gleise 2 und 5 dienen als Durchfahrt- und Überholgleise für in Tharandt nicht haltende Züge.

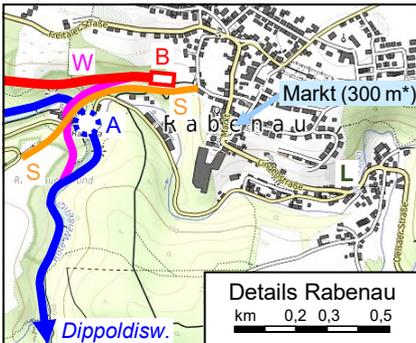
Die 25 km von Dresden bis Klingenberg-Colmnitz wurde danach aufwändig saniert. Einen Tag vor der geplanten Bauabnahme zerstörte die *Wilde Weißeritz* beim Augusthochwasser 2002 die Gleisanlagen auf mehr als 15 km komplett. Bis zum Herbst 2003 konnten überhaupt keine Züge fahren, endgültig abgeschlossen waren die Reparaturen erst am 14.12.03. Bei der erneuten Sanierung plante die *DB* einen besseren Hochwasserschutz ein, unter anderem ließ sie die Brückenwiderlager rechtwinklig zur Fließrichtung bauen.

b) Freital-Hainsdorf - Rabenau



Die Stadt Rabenau hat 4.500 Einwohner auf über 30 km² Fläche. Die 6 Stadtteile liegen zwischen 250 und 420 Meter über dem Meeresspiegel und werden vom Bahnhof Rabenau im tief eingeschnittenen Weißeritztal überwiegend schlecht erschlossen. Schon zu DDR-Zeiten fuhren die meisten Einwohner mit Linienbussen zur S-Bahn nach Freital-Hainsberg.

Nach der *Wende* ging der Anteil der schmalspurigen *Weißeritzalbahn* (→ KBS 531) noch weiter zurück: Während die Dampfzüge für die 5,3 km nach Rabenau dank der vielen engen Kurven weiterhin 16 bis 18 Minuten brauchten, kamen PKW und Busse auf dem großzügig ausgebauten Straßennetz immer schneller voran.



A = Alter Bahnhof im Weißeritztal (260 m*)
50 Meter nördlich davon: Neue 10 Meter hohe Straßen- u. Schmalspurbahnbrücke

B = Neuer Bahnhof am Hang (280 m*)

L = Kreuzung Linden-/Bahnhofstr. (290 m*)

*) Höhenlage über dem Meeresspiegel

S = Neue Straßenverbindung (0,6 km lang)

Westlich davon = 0,8 km nach Lübbau

W = Neue Schmalspurtrasse (0,7 km lang)

Der *VD-T* hätte sich schon 1990 dafür eingesetzt, dass auch die *Weißeritzalbahn* modernisiert wird. Nördlich von Rabenau hätte er sie so ausgebaut, dass S-Bahnen im 30-Min.-Takt nach Dresden durchfahren und man nicht mehr umsteigen muss: Fahrzeiten von 6 Minuten nach Hainsberg und 25 Minuten nach Dresden-Neustadt sind konkurrenzfähig zu PKW und Bussen.

Die Grafiken nebenan zeigen, dass man 1,4 km der meterspurigen *Weißeritzalbahn* umbauen und elektrifizieren könnte. Dann folgen 1,9 km Neubau (mit dem 450 Meter langen *Waldfriedentunnel*). Dank Steigungen bis 40‰ liegt die neue Endstation nur noch 0,3 Straßens-km und 20 Höhenmeter vom Rabenauer Marktplatz entfernt. (Zum

alten Bahnhof im Weißeritztal sind es hingegen 40 Höhenmeter und 1,7 Straßenkilometer über die Kreuzung Linden-/Bahnhofstr.)

Die Schmalspurbahn wird über einen 700 Meter langen Neubauabschnitt in den neuen Bahnhof Rabenau eingebunden. Dadurch profitieren auch ihre Fahrgäste von der zentrumsnahen Lage und den schnelleren Anschlüssen nach Dresden. Auf den verbleibenden 21 km zum Kurort Kipsdorf genügt dann eine Dampflok-garnitur für den Zwei-Stunden-Takt (→ KBS 531).

c) Klotzsche - Flughafen

Vorläufer der heute 3,35 km langen Strecke vom Betriebsbahnhof Dresden-Klotzsche zum Flughafen in der 1935/36 gebauten Anschlussbahn zur *Luftkriegsschule Klotzsche*. Mit dem Aufbau der DDR-Luftfahrtindustrie ab 1955 nahm ihre Bedeutung erheblich zu: An der Grenzstraße entstand für den Berufsverkehr zur Flugzeugwerft ein Haltepunkt. Ab 1966 konnte auch die Öffentlichkeit die zu den Schichtwechseln verkehrenden Werkszüge benutzen. 1972 setzte die *DR* erstmals Doppelstockwendezüge ein, um den umfangreichen Berufsverkehr zu bewältigen. Teilweise fuhren diese Züge nach Pirna oder Altenberg weiter.

Nach der „Wende“ ging die Nachfrage drastisch zurück, die letzten Reisezüge fuhren am 22.5.98. Schon vorher begann der prestigeträchtige Ausbau des Dresdner Flughafens zu einem Regionalflughafen für die Landeshauptstadt. Dieser sollte natürlich auch eine leistungsfähige Schienenanbindung bekommen: 1997 begannen die Planungen zur teilweise unterirdischen Verlängerung des Gleises um 1,15 km zum neuen Terminal. Im Sommer 1999 wurde der 500 Meter lange Tunnel aus Betonfertigteilen fertig. Der zweigleisige Kopfbahnhof liegt im Untergeschoss des Flughafens und ist mit diesem über Treppen, Rolltreppen und Aufzüge verbunden. Er hat einen 55 cm hohen Mittelbahnsteig und zwei 140 m lange Bahnsteigkanten.

Der Betriebsbahnhof Klotzsche bekam eine zweigleisige Ausfädelung und ein 200 Meter langes Überwerfungsbauwerk für das Gleis nach Norden über das Gleispaar der KBS 510. Die Gesamtkosten für die neue *Flughafenbahn* von fast 50 Millionen Euro trug der Freistaat Sachsen.

Nach der Fertigstellung der Anschlussstrecke und des neuen Flughafenterminals wurde die S-Bahn-Linie 2 am 25.3.01 feierlich eröffnet. Zunächst wurde sie mit Dieseltriebwagen der Baureihe 642 betrieben. Erst im Dezember 2004 bekamen die Gleise Oberleitungen bzw. (im Tunnel) Deckenstromschienen. Seither verkehrt die S 2 im 30-Minuten-Takt mit E-Loks und Doppelstock-Wendezügen. Werktags fahren sie über Dresden Hbf weiter nach Heidenau und Pirna.



182 020 stand am 4.9.16 abfahrbereit als S2 im unterirdischen Bahnhof Dresden-Flughafen. Direkt hinter dem Zug endet das Gleis an einem Prellbock. (Paul Boswankvor)

d) Klotzsche - Ottendorf-Okrilla - Königsbrück (- Bernsdorf)

1882 beschloss der Sächsische Landtag den Bau der 20 km langen Schmalspurbahn Klotzsche - Königsbrück. Am 16.10.1884 folgte die festliche Einweihung und am Tag darauf die Inbetriebnahme. Von Klotzsche bis Lausa lag das Gleis auf der heutigen Trasse der Dresdner Straßenbahnlinie 7 neben der Landstraße. Von 1885 bis 1894 nahm die Gütermenge von 16.400 auf 44.800 Tonnen pro Jahr zu. Der 1892/93 errichtete Infanterie-Schießplatz und die 1895 eröffnete Garnison der reitenden Artillerie in Königsbrück sorgten für zusätzlichen Verkehr. Daher beschloss man, die Strecke auf Normalspur umzurüsten und bis Schwepnitz zu verlängern. Die Arbeiten erfolgten bei laufendem Schmalspurbetrieb und wurden am 1.4.1897 abgeschlossen. Dabei wurden die ersten 3 km neu trassiert und die Bahnhöfe Lausa (heute Weixdorf) und Moritzdorf erweitert. Der Bahnhof Königsbrück bekam ausgedehnte Verladeanlagen für Militärtransporte.

Für die Verlängerung nach Schwepnitz war in Königsbrück das Pulsnitztal zu überqueren. Das genietete Stahlviadukt verläuft in einem Gleisbogen, ist 212 m lang und 14 m hoch. Die 10 km lange Strecke ging am 1.10.1899 in Betrieb.

Im Ersten Weltkrieg nutzte das Militär die Bahnstrecke sehr intensiv, unter anderem für Kriegsgefangenen Transporte und Lazarettzüge. Daher wurde sie von 1915 bis 1921 zwischen Klotzsche und Weixdorf zweigleisig ausgebaut. Am 2.6.33 wurde das Gleis nochmals um 10 km nach Straßgräbchen-Bernsdorf an der Bahnlinie Lübbenau - Kamenz (→ KBS 517) verlängert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg baute die Sowjetunion wie auf vielen anderen Bahnlinien das zweite Gleis als Reparationsleistung ab. Neben dem Berufs- und Ausflugsverkehr verursachten bis 1992 die in Königsbrück stationierten Truppen der Sowjetarmee einen wesentlichen Teil des Verkehrs.

Nach der „Wende“ ließ die Nachfrage in den Personen- und Güterzügen dramatisch nach. Am 24.5.98 stellte die DR daher den Personenverkehr zwischen Königsbrück und Straßgräbchen-Bernsdorf ein und schon vier Monate später folgte der letzte Güterzug. Die offizielle Stilllegung kam am 1.8.01 und der Gleisabbau in den Jahren 2004 und 2005.

Seit dem 12.12.10 betreibt die *Städtebahn Sachsen* die RB-Linie 33 von Dresden-Neustadt nach Königsbrück werktags stündlich (mit Zugkreuzungen in Ottendorf-Okrilla Süd) und am Wochenende im 2-Std.-Takt. Die Gleise sind in weiten Teilen mit 50 km/h befahrbar, mehrere Bahnübergänge allerdings nur mit 10 km/h.

Der *Verkehrsverbund Oberelbe* (VVO) zählte 2014 werktags rund 1.100 Fahrgäste. Eine Umfrage des örtlichen Gewerbevereins ergab, dass von 6.000 Arbeitnehmern in Ottendorf-Okrilla nur 617 öffentliche Verkehrsmittel benutzten. Kritisiert wurden vor allem der spärliche Stundentakt und fehlende Spätverbindungen. Fast 1.800 Befragte sagten, dass sie in die Bahn umsteigen würden, wenn das Angebot attraktiver wäre. Der VVO und die *Dresdner Verkehrsbetriebe* überlegen daher, die bisher in Weixdorf endende Straßenbahnlinie 7 mit der Bahntrasse zu verknüpfen und nach Ottendorf-Okrilla oder Königsbrück zu verlängern. Wenn die Kosten-Nutzen-Rechnung positiv ausfällt, ist die Umstellung bis 2019 möglich.

e) Das Angebot beim **VD-T**

Der **VD-T** hätte viele Einzelprojekte wie in der Realität gelöst, dabei aber immer das Gesamtprojekt „zweite S-Bahn-Achse für Dresden“ im Auge behalten. In der Realität gibt es nur auf der Nord-Süd-Linie im Elbtal einen 15-Minuten-Takt (→ KBS 511), hinzu kommen die kurzen Linien zum Flughafen und nach Tharandt mit 30-Minuten-Takt.

Beim **VD-T** fährt auch die Ost-West-Line zwischen Freital und Klotzsche viertelstündlich. Sie steuert den Hauptbahnhof nicht an und spart mit dem Fahrtrichtungs-

wechsel etwa 5 Minuten Reisezeit. Da das Fahrgastpotenzial geringer ist, werden die S3 und S4 mit kürzeren Triebwagen als die S1 und S2 bedient und nach Tharandt, Rabenau und Königsbrück (mit jeweils etwa 5.000 Einwohnern) sowie zum Flughafen „aufgefächert“.

Zug	RB	S3	S4	RE	S3	S4	RB	S3	S4	RE
km Tharandt	8.27	8.33		8.54	9.03		9.27	9.33		9.54
2,2 Fr.-Heilsberger Park		8.35	ab		9.05	ab		9.35	ab	
> Rabenau	>	>	8.48	>	>	9.18	>	>	9.48	>
< Freit.-Cofsmannsdorf	<	<	8.51	<	<	9.21	<	<	9.51	<
3,6 Freital-Hainsberg	8.31	8.37	8.53		9.07	9.23	9.31	9.37	9.53	
5,0 Freital-Deuben		8.39	8.55	8.59	9.09	9.25		9.39	9.55	9.59
6,9 Freital-Potschappel		8.41	8.57		9.11	9.27		9.41	9.57	
8,8 Dresden-Dölzchen		8.44	9.00		9.14	9.30		9.44	10.00	
10,8 Dresden-Plauen		8.46	9.02		9.16	9.32		9.46	10.02	
> Dresden Hbf	8.40	>	>	9.07	>	>	9.40	>	>	10.07
12,2 DD-Nossener Brücke	an	8.49	9.05	an	9.19	9.35	an	9.49	10.05	an
14,6 DD-Freiburger Str.		8.52	9.08		9.22	9.38		9.52	10.08	
15,6 Dresden Mitte		8.54	9.10		9.24	9.40		9.54	10.10	
17,2 Dresden-Neustadt		8.56	9.12		9.26	9.42		9.56	10.12	
20,1 DD-Industriegelände		9.00	9.16		9.30	9.46		10.00	10.16	
23,9 Dresden-Klotzsche		9.03	9.19		9.33	9.49		10.03	10.19	
26,9 Dresden-Grenzstr.		9.07	>		9.37	>		10.07	>	
28,0 Dresden-Flughafen		9.10	<		9.40	<		10.10	<	
Weixdorf Bad		an	9.23		an	9.53		an	10.23	
Weixdorf-Lausa			9.25			9.55			10.25	
Hermisdorf			9.28			9.58			10.28	
Ottendorf-Okrilla Süd			9.31			10.01			10.31	
Ottendorf-Okrilla Mitte			9.33			10.03			10.33	
Ottendorf-Okrilla Nord			9.35			10.05			10.35	
Laufsnitz			9.41			10.11			10.41	
Königsbrück			9.44			10.14			10.44	

RB und RE sind zur leichteren Unterscheidung lila hervorgehoben.

Zwischen Dresden-Neustadt und Klotzsche trennt der **VD-T** die S-Bahn komplett vom Fernverkehr, da sie doppelt so oft wie in der Realität verkehrt. Dafür werden 6,5 km viergleisig ausgebaut und bekommen jeweils zwei eigene S-Bahnsteige. Nördlich vom Haltepunkt Klotzsche genügt ein Gleis, daher entspricht die Brücke über das Gleispaar der KBS 510 der Realität. Am Brückende trennen sich die beiden eingleisigen Strecken zum Flughafen und nach Königsbrück.

Zwischen Klotzsche und dem Flughafen braucht die S3 keine Zugkreuzungen. Bei der S4 treffen sich die Züge in Ottendorf-Okrilla, wofür zwischen den Halte-

punkten *Mitte* und *Nord* ein Kilometer ein zweites Gleis bekommt. Außerdem braucht der Endbahnhof Königsbrück zwei Bahnsteiggleise für „überschlagene Wenden“: Die Lokführer machen dort im Triebwagen 32 Minuten Pause und fahren erst zurück, nachdem der nächste Zug aus Dresden eingefahren ist.

Zug	RE	S4	S3	RB	S4	S3	RE	S4	S3	RB
km Königsbrück		8.16			8.46			9.16		
2,0 Laußnitz		8.18			8.48			9.18		
9,0 Ottendorf-Okrilla Nord		8.24			8.54			9.24		
10,0 Ottendorf-Okrilla Mitte		8.26			8.56			9.26		
11,5 Ottendorf-Okrilla Süd		8.28			8.58			9.28		
13,0 Hermsdorf		8.31			9.01			9.31		
15,1 Weixdorf-Lausa		8.34			9.04			9.34		
16,5 Weixdorf Bad		8.36	ab		9.06	ab		9.36	ab	
> Dresden-Flughafen		<	8.50		<	9.20		<	8.50	
< Dresden-Grenzstr.		>	8.52		>	9.22		>	8.52	
20,3 Dresden-Klotzsche		8.40	8.56		9.10	9.26		9.40	8.56	
24,1 DD-Industriegelände		8.43	8.59		9.13	9.29		9.43	8.59	
27,0 Dresden-Neustadt		8.47	9.03		9.17	9.33		9.47	9.03	
28,6 Dresden Mitte		8.49	9.05		9.19	9.35		9.49	9.05	
29,6 DD-Freiberger Str.		8.51	9.07		9.21	9.37		9.51	9.07	
32,0 DD-Nossener Brücke	ab	8.54	9.10	ab	9.24	9.40	an	9.54	9.10	ab
> Dresden Hbf	8.53	>	>	9.20	>	>	9.53	>	>	10.20
33,4 Dresden-Plauen		8.57	9.13		9.27	9.43		9.57	9.13	
35,4 Dresden-Dölzsch		8.59	9.15		9.29	9.45		9.59	9.15	
37,3 Freital-Potschappel		9.02	9.18		9.32	9.48		10.02	9.18	
39,2 Freital-Deuben	9.00	9.04	9.20		9.34	9.50	10.00	10.04	9.20	
40,6 Freital-Hainsberg		9.06	9.22	9.28	9.36	9.52		10.06	9.22	10.28
42,3 Freit.-Coßmannsdorf	<	9.08	<	<	9.38	<	<	10.08	<	<
44,7 Rabenau	>	9.12	>	>	9.42	>	>	10.12	>	>
Fr.-Heilsberger Park		an	9.24		an	9.54		an	9.24	
Tharandt	9.05		9.27	9.32		9.57	10.05		9.27	10.32

- Da fast alle IC- und RE-Linien auch in Dresden-Neustadt halten, gibt es nur bei wenigen Verbindungen Nachteile dadurch, dass S 3 und S 4 den Dresdner Hauptbahnhof nicht anfahren. Richtung Freiberg und Zwickau sind die RE und RB über Tharandt ohnehin die schnellere Alternative.
- Die RB und RE halten in Hainsberg oder Deuben, um neben Tharandt auch diesen beiden Freitaler Stadtteilen stündliche Direktverbindungen nach Dresden Hbf zu bieten. Außerdem hat man jeweils Anschluss „übers Eck“ zur S 4 nach Rabenau: Da beide Stationen einen Mittelbahnsteig besitzen, muss man nur wenige Schritte über den Bahnsteig laufen.

514 (Schmalspurbahn) Radebeul - Moritzburg - Radeburg

Die 16,5 km lange Schmalspurbahn hat große Bedeutung für den Fremdenverkehr. 2007 wurde die *Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft* (SDG) gegründet und übernahm die Strecke, Gebäude, Lokomotiven und Wagen sowie den Betrieb von der *Deutschen Bahn AG*.

Alle Züge werden von Dampflokomotiven gezogen und fahren täglich ungefähr zweistündlich von Radebeul nach Moritzburg. Auf der nördlichen Streckenhälfte bis Radeburg gibt es täglich drei Zugpaare.

Beim **VD-T** wäre die Entwicklung der *Lößnitzgrundbahn* ähnlich verlaufen. Das Angebot würde aber exakt vertaktet und mehr Züge nach Radeburg durchfahren. Der *Integrale Taktknoten* in Radeburg würde dafür sorgen, dass mehr Touristen mit dem Zug anreisen und nicht nur das relativ kurze Stück im Lößnitzgrund im Zug sitzen.

515 Dresden - Großenhain - Elsterwerda / Senftenb.- Cottbus

Der Bahnhof Priestewitz wurde am 9.4.1839 mit der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden eröffnet (→ KBS 520). Der Ort war zwar unbedeutend, aber die wichtigen Städte Meißen und Großenhain lagen nicht weit entfernt und bekamen erst rund zwei Jahrzehnte später eigene Bahnhöfe.

Großenhain wünschte sich schon frühzeitig einen Schienenanschluss. Engagierte Bürger gründeten 1861 eine Aktiengesellschaft für den Bau einer Zweigbahn nach Priestewitz. Am 14.10.62 wurde die 5 km kurze Strecke eröffnet. Das benachbarte Königreich Preußen erteilte im Juni 1868 die Konzession zur Weiterführung über Senftenberg nach Cottbus. Am 15.8.68 schlossen Sachsen und Preußen einen Staatsvertrag dazu ab: Preußen durfte Fahrpläne und Tarife bestimmen und Sachsen bekam einen Teil der erhobenen Steuern. Am 20.4.70 wurde die 80 km lange Verbindung in Betrieb genommen.

Mit der Eröffnung der Linie Berlin - Dresden am 17.6.75 bekam Großenhain einen zweiten Bahnhof. Er hieß *Großenhain Berliner Bahnhof*, und der bereits bestehende wurde in *Großenhain Cottbuser Bahnhof* umbenannt. Ein 920 Meter langes Verbindungsgleis diente dem Austausch von Güterwagen zwischen beiden.

Vor allem die Braunkohletransporte aus den Tagebaugebieten um Senftenberg sorgten für hohes Verkehrsaufkommen. Daher wurde der Abschnitt Ruhland - Cottbus Anfang des 20. Jahrhunderts zweigleisig ausgebaut und die Bahntrasse in Senftenberg höher gelegt.

Am 31.10.87 nahm die *Deutsche Reichsbahn* die Oberleitung zwischen Ruhland und Senftenberg als Teil der Verbindung von Falkenberg nach Senftenberg in Betrieb. Am 26.5.90 wurde der elektrische Betrieb nach Cottbus verlängert und am 31.5.92 die Fahrdrähtlücke zwischen Ruhland und Priestewitz geschlossen. Ironischerweise gingen zu diesem Zeitpunkt die Transportleistungen der Güterzüge schon erheblich zurück.

Dafür wurden die Personenzüge vertaktet, seit Ende der 1990er Jahre fahren (in der *Normalverkehrszeit*) stündlich RE von Dresden nach Senftenberg und dann abwechselnd nach Cottbus und Hoyerswerda. Zwischen Ruhland und Cottbus verdichtet eine zweistündliche RB das Angebot. Seit dem 15.12.02 fahren die zweistündlichen RB von Elsterwerda nach Dresden über die Verbindungskurve

Zug	RE	RB		IC	RE	RE	RB		IC	RE	RE
km Dresden Hbf	8.40	9.01		9.28	9.37	9.40	10.01		10.28	10.37	10.40
2,2 Dresden-Mitte					>					>	
3,8 Dresden-Neustadt	8.45	9.06		9.33	<i>Coss.</i>	9.45	10.06		10.33	<i>Coss.</i>	10.45
10,2 Radebeul Ost		9.11			>		10.11			>	
17,8 Coswig	8.55	9.17			9.51	9.55	10.17			10.51	10.55
22,2 Weinböhl		9.21					10.21				
23,9 Niederau		9.23			9.56		10.23			10.56	
30,0 Großdobritz		9.28					10.28				
35,0 Priestewitz		9.32	ab		10.02		10.32	ab		11.02	
40,0 Großenhain	9.11	9.37	9.42		<i>Leipz.</i>	10.11	10.37	10.42		<i>Leipz.</i>	11.11
> Zabeltitz	>	9.42	>		>	>	10.42	>		>	>
< Frauenhain	<	9.46	<		RE	<	10.46	<		RE	<
> Prösen Ost	>	9.50	>		ab	>	10.50	>		ab	>
> Elsterwerda	>	9.55	>	9.59	10.04	>	10.55	>	10.59	11.04	>
51,5 Lampertswalde		an	9.56	>	>		an	10.56	>	>	
61,2 Ortrand			10.10	<i>Berlin</i>	>			11.10	<i>Berlin</i>	>	
	9.29	RB	10.25		10.24	10.29	RB	11.25		11.24	11.29
72,9 Ruhland	9.31	9.40	an		>	10.31	10.40	an		>	11.31
75,4 Schwarzheide Ost		9.43			<i>Hoyersw.</i>		10.43			<i>Hoyersw.</i>	
82,5 Brieske		9.49			<i>Hoyersw.</i>		10.49			<i>Hoyersw.</i>	
85,3 Senftenberg	39/41	9.52				39/41	10.52				39/41
89,9 Sedlitz Ost		9.56					10.56				
95,0 Bahnsdorf		10.01					11.01				
99,3 Neupetershain		10.05					11.05				
106,3 Drebkau		10.10					11.10				
111,4 Leuthen (b Cottb)		10.15					11.15				
114,7 Hänchen (b Cottb)		10.18					11.18				
116,9 Cottbus-Südwest		10.21					11.21				
119,7 Cottbus Hbf	9.59	10.25				10.59	11.25				11.59

Die Landesgrenze zwischen Sachsen und Brandenburg liegt dicht bei Ortrand in km 60.

in Großenhain zum *Cottbuser Bahnhof*. Wegen seiner stadtnahen Lage baute ihn der *Verkehrsverbund Oberelbe* zur regionalen Schnittstelle zwischen Bahn und Bus aus. Im *Berliner Bahnhof* halten keine Reisezüge mehr.

Beim **VD-T** basiert das Angebot auf exakten Stundentakten und ist dadurch dichter und leichter merkbar: Wie in der Realität fährt stündlich ein RE von Dresden nach Senftenberg. Er wird allerdings aus zwei Triebwagen gebildet, die sich in Senftenberg trennen und dadurch auch weiter nach Cottbus und Calau Stundentakte bieten. In Ruhland hat der RE im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 direkte Anschlüsse zur RB nach Hoyerswerda und zum RE nach Elsterwerda-Biehla.

Auch die RB Dresden - Elsterwerda-Biehla und Ruhland - Cottbus fahren stündlich und erreichen viele attraktive Anschlüsse, z.B. in den *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Priestewitz und zur Minute 00 in Elsterwerda-Biehla.

Zug	RE	RE	IC		RB	RE	RE	IC		RB	RE
Cottbus Hbf	8.01				8.35	9.01				9.35	10.01
Cottbus-Südwest					8.38					9.38	
Hänchen (b Cottb)					8.41					9.41	
Leuthen (b Cottb)					8.44					9.44	
Drebkau					8.49					9.49	
Neupetershain					8.54					9.54	
Bahnsdorf					8.58					9.58	
Sedlitz Ost					9.03					10.03	
Senftenberg	19/21				9.07	19/21				10.07	19/21
Brieske		Hoy- ersw.			9.10		Hoy- ersw.			10.10	
Schwarzheide Ost		>			9.16		>			10.16	
	8.29	>		ab	9.20	9.29	>		ab	10.20	10.29
Ruhland	8.31	8.36		8.34	an	9.31	9.36		9.34	an	10.31
Ortrand			Berlin	8.48				Berlin	9.48		
Lampertswalde			>	9.02	RB			>	10.02	RB	
km Elsterwerda	>	8.56	9.01	>	9.04	>	9.56	10.01	>	10.04	>
4,0 Präsen Ost	<	an		<	9.07	<	an		<	10.07	<
8,7 Frauenhain	>			>	9.11	>			>	10.11	>
12,6 Zabeltitz	<	RE		<	9.15	<	RE		<	10.15	<
19,1 Großenhain	8.50	Leipz.		9.17	9.20	9.50	Leipz.		10.17	10.20	10.50
24,1 Priestewitz		8.58		an	25/27		9.58		an	25/27	
29,1 Großdobritz					9.31					10.31	
35,2 Niederau		9.04			9.36		10.04			10.36	
36,9 Weinböhlen					9.38					10.38	
41,3 Coswig	9.05	9.09			9.42	10.05	10.09			10.42	11.05
48,9 Radebeul Ost	>				9.47	>				10.47	>
55,3 Dresden-Neustadt	Coss.	9.18	9.26		9.52	Coss.	10.18	10.26		10.52	Coss.
59,1 Dresden Hbf	9.19	9.24	9.32		9.58	10.19	10.24	10.32		10.58	11.19

In Großenhain halten alle Züge (wie in der Realität seit 2002) am Cottbusser Bahnhof

- Der **VD-T** erschließt die Region zwischen Cottbus und Ruhland mit den **drei grün dargestellten neuen Haltepunkten** besser als in der Realität.
- Dafür können die RE beim **VD-T** nicht in Ortrand und Lampertswalde halten. Als Ersatz gibt es stündliche *Regiobusse*, die noch weitere kleine Orte an der dünn besiedelten Landesgrenze zwischen Sachsen und Brandenburg bedienen.

517 Hosena - Kamenz - Radeberg (- Dresden)

Ab 1846 verband die KBS 510 Dresden - Görlitz die größten Oberlausitzer Städte Görlitz, Bautzen und Löbau miteinander. Kamenz, einst eine der mächtigsten Städte der Region, lag aber abseits dieser Linie. Nach vielen Versuchen beschloss der sächsische Landtag 1868 endlich den Bau einer Verbindung nach Radeberg. Neben einiger größerer Viadukte war im Stadtgebiet von Kamenz auch ein kurzer Tunnel erforderlich. Wegen der vereinbarten Verlängerung nach Preußen und dem dadurch erwarteten Durchgangsverkehr wurden zwei Gleise trassiert, auch wenn vorerst nur eines verlegt wurde.

Am 30.9.1871 wurde die 28 km lange Strecke mit einem Festzug eröffnet werden. Am 1.8.1874 ging die Verlängerung über Senftenberg und Großräschen nach Lübbenau (an der Bahnstrecke Berlin - Görlitz) in Betrieb. Im Güterverkehr erfüllte die Strecke die Erwartungen. Nach dem Ersten Weltkrieg verringerten sich aber die Kohleeinfuhren aus Böhmen auf ein Minimum, was einen starken Rückgang des Güterverkehrs nach sich zog. Am 1.1.1911 wurde die kaum mehr genutzte *Arnsdorfer Kurve* zwischen Kleinröhrsdorf und Radeberg aufgegeben, abgebaut wurde das Gleis allerdings erst 1948.

Nach der politischen Wende im Osten Deutschlands 1989 kam es zu einem drastischen Rückgang der Verkehrsleistungen im Reise- und Güterverkehr. Ab 23.5.1998 bestellte der inzwischen verantwortliche *Verkehrsverbund Oberelbe* die Personenzüge nördlich von Kamenz wegen geringer Nachfrage ab. Güterzüge fahren jedoch nach wie vor planmäßig.

Im April 2009 begannen die fünf Millionen Euro kostenden Arbeiten zum Wiederaufbau der *Arnsdorfer Kurve*. Die Inbetriebnahme erfolgte im Oktober 2009, und durch den Wegfall des Fahrtrichtungswechsels in Arnsdorf wurden die RB von Dresden nach Kamenz um bis zu 14 Minuten beschleunigt. Als Ausgleich für die entfallenen Zughalte bedienen die RE nach Görlitz und Zittau seither auch den Bahnhof Arnsdorf.

Seit dem 12.12.10 erbringt die *Städtebahn Sachsen* alle Verkehrsleistungen von Dresden nach Kamenz. und Pirna – Neustadt (– Bad Schandau). Montag bis Samstag fahren die RB stündlich und sonntags zweistündlich. Nach zahlreichen Ausbaumaßnahmen (für rund 6,5 Mio. Euro) wurde ab 15.6.14 die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h angehoben und die Fahrzeit um 2 Minuten verkürzt.

8.04 8.24 8.32	9.04 9.24 9.32	10.04 10.24 10.32	Elsterw.-Biehla Ruhland Hosena 265	9.56 9.36 9.28	10.56 10.36 10.28	11.56 11.36 11.28
8.16 8.28	9.16 9.28	10.16 10.28	Hoyerswerda Hosena 265	9.44 9.32	10.44 10.32	11.44 11.32
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.35	9.35	10.35	km Hosena	9.25	10.25	11.25
8.41	9.41	10.41	7,1 Wiednitz	9.18	10.18	11.18
8.45	9.45	10.45	10,6 Straßgr.-Bernsd.	9.14	10.14	11.14
8.50	9.50	10.50	14,5 Hausdorf	9.09	10.09	11.09
8.53	9.53	10.53	17,2 Cunnersdorf	9.06	10.06	11.06
8.59	9.59	10.59	21,9 Kamenz	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01		8.59	9.59	10.59
9.07	10.07	11.07	28,7 Bischh.-Gersdorf	8.52	9.52	10.52
9.12	10.12	11.12	33,8 Pulsnitz Bf	8.47	9.47	10.47
9.14	10.14	11.14	35,3 Pulsnitz Süd	8.45	9.45	10.45
9.17	10.17	11.17	38,5 Großröhrsdorf	8.42	9.42	10.42
9.20	10.20	11.20	41,3 Kleinröhrsdorf	8.39	9.39	10.39
9.24	10.24	11.24	45,3 Arnsdorf Nord	8.35	9.35	10.35
9.29	10.29	11.29	50,5 Radeberg	8.30	9.30	10.30
9.46	10.46	11.46	<i>Dresd.-Neustadt</i>	8.13	9.13	10.13
9.53	10.53	11.53	<i>Dresden Hbf</i>	8.07	9.07	10.07

Am 11.12.15 wurde der neue Haltepunkt Pulsnitz Süd eröffnet, der 625.000 Euro kostete.

Der **VD-T** hätte den Personenverkehr zwischen Hosena und Kamenz nicht eingestellt, sondern ebenfalls nachhaltig modernisiert und vertaktet.

Im Rahmen des *Integralen Taktfahrplans* gäbe es viele attraktive Anschlüsse und eine deutliche Nachfragesteigerung.

518 Hoyerswerda - Bautzen

Während andere Landesteile Sachsens um 1880 schon ein dichtes Schienennetz hatten, gab es in der nördlichen Oberlausitz nur die 1871 eingeweihte Strecke Kamenz - Pirna. Eine Verbindung von Weißwasser in der preußischen Oberlausitz über Löbau nach Böhmen wurde lange diskutiert. Aber erst 1889 erließ die sächsische Regierung die Verordnung zum Bahnbau von Bautzen nach Bernsdorf. Da Preußen kein Interesse zeigte, wurde die Strecke als *Normalspurige Sekundärbahn* am 2.12.1890 eröffnet.

1904 nahm die *Preußische Staatsbahn* eine eigene Strecke zwischen Hoyerswerda und Petershain in Betrieb. Am 24.3.1905 wurde in einem Staatsvertrag der Lückenschluss vereinbart und am 1.10.1908 wurde die Verbindung von Bendsdorf nach Hoyerswerda Strecke eröffnet.

Zwischen 1956 und 1961 baute die *Deutsche Reichsbahn* (DR) doch noch die direkte Linie von Bautzen nach Spremberg durch eine Neubautrasse ab Königswartha. Die neue Hauptbahn war insbesondere für den Aufbau des Kombinats *Schwarze Pumpe* und die Ausweitung der Braunkohleförderung in der ehemals preußischen Oberlausitz nötig.

In der Folge nutzten immer weniger Züge die alte Strecke von Königswartha nach Hoyerswerda, so dass die *DR* am 26.5.68 den Reiseverkehr einstellte. Güterzüge fahren noch bis zum 7.7.73 zum Steinbruch Dubring und im Dezember 1973 begann der Abbau der Gleise über Wittichenau. Fortan lief sämtlicher Verkehr über Knappenrode an der Hauptbahn Falkenberg - Görlitz.

Nach der „Wende“ verlor die Strecke rasch ihre Bedeutung. Wegen geringer Reizenzahlen bestellte der *Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien* (ZVON) die Personenzüge 1998 ab. Am 30.5.99 fuhren die letzten Reisezüge und am 5.1.01 der letzte Güterzug. Die Stilllegung Bautzen - Knappenrode wurde am 31.5.02 juristisch vollzogen und die Gleise anschließend teilweise abgebaut.

7.31	8.31	9.31	<i>Dresden Hbf</i>	9.29	10.29	11.29
8.01	9.01	10.01	<i>Bischofswerda</i>	8.59	9.59	10.59
8.13	9.13	10.13	<i>Bautzen 510</i>	8.46	9.46	10.46
7.35	8.35	9.35	<i>Görlitz Hbf</i>	9.25	10.25	11.25
7.59	8.59	9.59	<i>Löbau</i>	9.00	10.00	11.00
8.12	9.12	10.12	<i>Bautzen 510</i>	8.47	9.47	10.47
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.16	9.16	10.16	km Bautzen	8.43	9.43	10.43
8.19	9.19	10.19	2,5 Rattwitz	8.40	9.40	10.40
			3,7 Seidau			
8.23	9.23	10.23	6,2 Kleinwelka	8.36	9.36	10.36
8.26	9.26	10.26	8,3 Cölln	8.33	9.33	10.33
29/31	29/31	29/31	10,0 Radibor (Sachs)	29/31	29/31	29/31
			11,7 Quoos			
8.36	9.36	10.36	14,8 Neschwitz	8.23	9.23	10.23
			17,2 Zescha			
8.41	9.41	10.41	19,9 Königswartha	8.18	9.18	10.18
8.48	9.48	10.48	27,6 Koblenz (b.Hoy.)	8.11	9.11	10.11
8.56	9.56	10.56	34 Knappenrode	8.04	9.04	10.04
9.04	10.43	11.43	<i>Hoyerswerda 265</i>	7.56	8.56	9.56
9.26	10.26	11.26	<i>Ruhland</i>	7.34	8.34	9.34

Der **VD-T** hätte den Personenverkehr zwischen Bautzen und Knappenrode nicht eingestellt, sondern ebenfalls nachhaltig modernisiert und vertaktet.

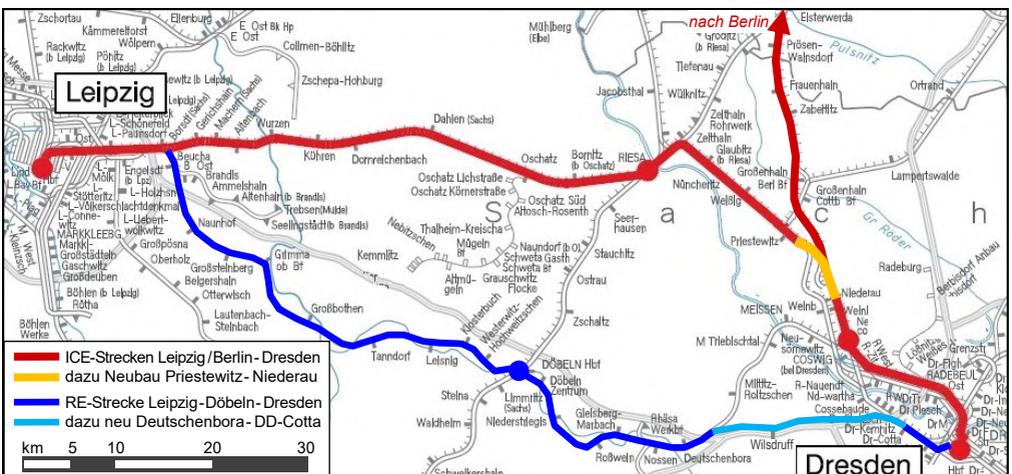
Im Rahmen des *Integralen Taktfahrplans* gäbe es viele attraktive Anschlüsse und eine deutliche Nachfragesteigerung.

520 Dresden - Coswig - Riesa - Wurzen - Leipzig

Die Strecke Dresden - Leipzig wurde von einer privaten *Compagnie* 1839 als erste deutsche Fernbahn eröffnet. Schon kurz danach wurde sie zweigleisig ausgebaut und nach englischem Vorbild bis 1884 im Linksverkehr betrieben. 1876 gingen Betrieb und Verwaltung an die *Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen* über, und 1915 wurde der sächsische Teil des Leipziger Hauptbahnhofs in Betrieb genommen, in dem auch die Dresdner Strecke endete.

1946 ließ die Sowjetunion das zweite Gleis als Reparationsleistung abbauen, selbst der viergleisige Abschnitt Dresden-Neustadt - Coswig wurde auf nur ein Gleis reduziert. Danach hatte die wichtige Hauptbahn nur noch einen Bruchteil ihrer vormaligen Leistungsfähigkeit. Als Notlösung wurde der Güterverkehr im Richtungsbetrieb abgewickelt: Nach Dresden fahren die Züge über Riesa, nach Leipzig aber über Döbeln (→ KBS 521). Zwischen 1960 und 1970 wurde die Strecke als Teil des *Sächsischen Dreiecks* wieder durchgängig zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

1990 zählte die sächsische Magistrale zu den meistbefahrenen Eisenbahnlinien Deutschlands und war (wie viele andere Strecken der *Deutschen Reichsbahn*) dringend sanierungs- und modernisierungsbedürftig. Viele großzügige Neu- und Ausbaupläne mit einem Budget über 2 Milliarden Euro wurden in den folgenden Jahren erstellt und verworfen. [Details dazu findet man unter Punkt 7 der PDF-Broschüre zu den [VD-T-Fernverkehrsprojekten](#).] Tatsächlich wurde bis 2010 nur die Bestandsstrecke für 800 Millionen Euro ausgebaut, und die ICEs brauchen für die 120 km immer noch 65 bis 75 Minuten.



Die **VD-T**-Pläne sind nicht so großspurig, dafür aber leichter umzusetzen: Zwischen Leipzig und Riesa wäre (weitgehend wie in der Realität) die geradlinig trassierte Bestandsstrecke für 160 bis 200 km/h ausgebaut worden, um die für den integralen Taktfahrplan perfekte ICE-Fahrzeit von 26 Minuten zu erreichen.

Zwischen Riesa und Dresden gäbe es „nur“ den 8 km langen Neubauabschnitt Priestewitz - Niederau, der auch den ICE von Berlin nach Dresden dient. Dieser hätte schon ab 1995 den ICE auch östlich von Riesa 160 bis 200 km/h erlaubt. Die Reisezeit zwischen Leipzig Hbf und Dresden Hbf wäre dadurch viel früher unter die psychologisch wichtige 1-Stunden-Marke geschrumpft.

In der Realität fahren in der *Normalverkehrszeit* zwei zweistündliche ICE-Linien, die einander im Abstand von 30 und 90 Minuten folgen. Hinzu kommen stündliche RE, die mit 15 Zwischenstopps 94 Minuten von Leipzig nach Dresden brauchen.

Prag Hbf 500			7.04				8.04				9.04
Tetschen (Decin)		7.04	8.01			8.04	9.01			9.04	10.01
Dresden Hbf		7.58	8.26			8.58	9.26			9.58	10.26
Zug	RE	RB	ICE	(S)	RE	RB	ICE	(S)	RE	RB	ICE
km Dresden Hbf	7.36	8.01	8.32		8.36	9.01	9.32		9.36	10.01	10.32
2,1 Dresden Mitte		8.04				9.04				10.04	
3,8 Dresd.-Neustadt	7.41	8.07	8.37		8.41	9.07	9.37		9.41	10.07	10.37
10,3 Radebeul Ost		8.12				9.12				10.12	
17,8 Coswig	7.50	8.17			8.50	9.17			9.50	10.17	
22,3 Weinböhla		8.21				9.21				10.21	
24,1 Niederau	7.55	8.23			8.55	9.23			9.55	10.23	
29,1 Großdobritz		8.28				9.28				10.28	
34,1 Priestewitz	8.01	32/36			9.01	32/36			10.01	32/36	
37,9 Medessen		8.40				9.40				10.40	
43,9 Nünchritz	8.07	8.45			9.07	9.45			10.07	10.45	
46,5 Glaubitz (Riesa)		8.48				9.48				10.48	
49,9 Röderau		8.51				9.51				10.51	
52,9 Riesa	8.14	8.55	8.59		9.14	9.55	9.59		10.14	10.55	10.59
	8.18	an	9.01	ab(B)	9.18	an	10.01	ab(B)	10.18	an	11.01
66,0 Oschatz	8.26			8.35	9.26			9.35	10.26		
82,9 Dornreichenbach				8.49				9.49			
93,1 Wurzen	8.40			8.57	9.40			9.57	10.40		
107,3 Borsdorf	8.48			9.10	9.48			10.10	10.48		
118,9 Leipzig Hbf	8.56		8.33	9.23	9.56		9.33	10.23	10.56		10.33

(B) Busanschluss von Riesa (ab min 05) nach Oschatz (an min 28) → KBS 307

Beim **VD-T** fahren die ICE hingegen im exakten Stundentakt und sind dadurch für Kurzausflüge in die sächsische Nachbar-Großstadt attraktiver. Die RE bedienen nur noch 9 Zwischenstops und kommen in 80 Minuten von Leipzig nach Dresden.

Das ist auch dank der zusätzlichen stündlichen RB-Linie Riesa - Dresden möglich, die das Angebot verdichtet und die Bedienung kleinerer Stationen übernimmt. Sie wird in Priestewitz mit der RB aus Elsterwerda *geflügelt*, wobei gute Anschlüsse „übers Eck“ entstehen.

Zug	RE	(S)	ICE	RB	RE	(S)	ICE	RB	RE	(S)	ICE
km Leipzig Hbf	8.04	8.36	8.33		9.04	9.36	9.33		10.04	10.36	10.33
11,6 Borsdorf	8.11	8.49			9.11	9.49			10.11	10.49	
25,8 Wurzen	8.19	9.02			9.19	10.02			10.19	11.02	
36,0 Dornreichenbach		9.10				10.10				11.10	
52,9 Oschatz	8.33	9.25			9.33	10.25			10.33	11.25	
66,0 Riesa	8.42	an(B)	8.59	ab	9.42	an(B)	9.59	ab	10.42	an(B)	10.59
	8.46		9.01	9.05	9.46		10.01	10.05	10.46		11.01
69,0 Röderau				9.08				10.08			
72,4 Glaubitz (Riesa)				9.11				10.11			
75,0 Nünchritz	8.52			9.14	9.52			10.14	10.52		
81,0 Medessen				9.19				10.19			
84,8 Priestewitz	8.58			23/27	9.58			23/27	10.58		
89,8 Großdobritz				9.31				10.31			
94,8 Niederau	9.04			9.36	10.04			10.36	11.04		
96,6 Weinböhlen				9.38				10.38			
101,1 Coswig	9.09			9.42	10.09			10.42	11.09		
108,6 Radebeul Ost				9.47				10.47			
115,1 Dresd.-Neustadt	9.18		9.22	9.52	10.18		10.22	10.52	11.18		11.22
116,8 Dresden Mitte				9.55				10.55			
118,9 Dresden Hbf	9.24		9.28	9.59	10.24		10.28	10.59	11.24		11.28
Dresden Hbf			9.34	10.02			10.34	11.02			11.34
Tetschen (Decin)			9.59	10.56			10.59	11.56			11.59
Prag Hbf 500			10.56				11.56				12.56

Gesamtverkehre: Leipzig - Riesa → KBS 307, Dresden - Coswig → KBS 511;

Die ICE sind zur leichteren Orientierung rot hervorgehoben;

Die 3 neuen Stationen des VD-T sind grün dargestellt.

[Der 4-minütige RE-Aufenthalt in Riesa dient der Korrespondenz mit dem IR Berlin - Chemnitz am gleichen Bahnsteig gegenüber (→ KBS 525). Die RB von Riesa nach Dresden wartet in Großdobritz auf die RB von Elsterwerda, die angekuppelt wird.]

521 Dresden - Wilsdruff - Döbeln - Großbothen (- Leipzig)

Meißen erhielt schon 1860 durch die Zweigbahn nach Coswig Anschluss an die *Leipzig-Dresdner Eisenbahn* (→ KBS 520). Von 1866 bis 1868 wurde diese über Döbeln nach Borsdorf zu einer zweiten Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Leipzig verlängert. 1898 bis 1909 erhielten die Abschnitte Borsdorf - Großbothen und Döbeln - Coswig ein zweites Gleis. Zwischen Großbothen und Döbeln wurde 1939 der Bau des zweiten Gleises begonnen, nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges aber nur von Großbothen bis Tanndorf fertiggestellt.

1946 wurde die Strecke als Reparationsleistung für die Sowjetunion auf ein Gleis zurückgebaut. 1970 elektrifizierte die *Deutsche Reichsbahn* den Abschnitt Coswig - Meißen Triebischtal und integrierte ihn ab 1973 in den *Dresdner Vorortverkehr*. Danach mussten alle Fahrgäste in Meißen zwischen den Dieselzügen von/nach Leipzig und den elektrischen Zügen von/nach Dresden umsteigen. Selbst die Eilzüge fuhren nur noch von Leipzig bis Meißen. 1981 ging das zweite Gleis zwischen Meißen und Coswig wieder in Betrieb und 1989 erhielt auch der kurze Abschnitt Borsdorf - Beucha eine elektrische Fahrleitung.



In Döbeln kreuzt die KBS 508 die zweigleisige Hauptstrecke 520 (Berlin -) Elsterwerda - Chemnitz. Der Hauptbahnhof liegt als Keil dazwischen. Christian Wenger stand am 23.6.1985 auf der nahen Straßenbrücke und fotografierte Richtung Osten die damals noch normale sonntägliche Zugparade.



Die „Wende“ veränderte das Bild völlig: Während man ab 1990 immer weniger Güterzüge sah, konnte man endlich wieder mit durchgehenden Eilzügen von Leipzig Hbf über Döbeln nach Dresden Hbf fahren. Abwechselnd mit den zweistündlichen Nahverkehrszügen von Leipzig nach Meißen gab es ein stündliches Zugangebot. Die S1 Meißen Triebischtal - Dresden - Schöna erhielt sogar einen ganztägigen 30-Minuten-Takt.

Nach Gründung der Zweckverbände Oberelbe (ZVO) und Leipzig im Jahr 2000 wurde dieses Konzept aber aufgegeben. 2010 fuhren in der Normalverkehrszeit stündlich RB von Leipzig nach Grimma und jeder zweite Zug über Döbeln nach Meißen-Triebischtal weiter. Für 104 km brauchten die RB über 2 Stunden – kein Wunder, dass die meisten Fahrgäste sie nur noch auf Teilstrecken nutzten! Die deshalb rückläufige Nachfrage führte beim ZVO aber nicht zu Überlegungen, das Angebot wieder attraktiver zu machen – man stellte stattdessen den Bahnbetrieb zwischen Meißen und Döbeln am 12.12.15 sogar ganz ein.

Der **VD-T** hätte diese Abwärtsspirale von Angebot und Nachfrage natürlich nicht in Gang gesetzt. Ein Blick auf die Landkarte genügt schon, um den 20 km langen Umweg über Meißen als das Hauptproblem der KBS 521 zu erkennen. In der Realität wurde nach der „Wende“ nur die direkte Autobahn A4 von Dresden nach Döbeln aus- und neugebaut. Der **VD-T** hätte auch die Schiene parallel dazu bedacht:

Der in der Grafik rot dargestellte eingleisige Neubaubauabschnitt ist 23,5 km lang. Er steigt von Dresden-Cotta mit 25‰ bis zum Autobahndreieck Dresden West an und verläuft dann neben der A4. Die knapp 14.000 Einwohner von Wilsdruff erhalten einen neuen Bahnhof nahe der Autobahn-Ausfahrt und bei Deutschenbora wird die vorhandene Bahnlinie erreicht. Auf den folgenden 4 km bis Nossen verlegt der **VD-T** für „fliegende Zugkreuzungen“ wieder das zweite Gleis.

Das verbesserte Schienennetz nutzen beim **VD-T** doppelt so viele Züge wie in der Realität: Die stündlichen RE legen nur 10 Zwischenstopps ein und kommen in 86 Minuten fast genau so schnell wie die RE auf der KBS 520 von Leipzig nach Dresden. Sie begegnen sich zur Minute 00 in Großbothen und zur Minute 30 in Roßwein.

Von Dresden bis Döbeln und Leipzig bis Grimma verdichten RB das Angebot und bedienen die kleineren Orte. Nur die Bahnstationen Klosterbuch (km 57,9) und Westewitz-Hochweitzschen (km 60,9) zwischen Leisnig und Döbeln entfallen und werden ersatzweise durch Busse bedient. Im neuen Bahnhof Wilsdruff begegnen sich RB und RE, der dadurch (wie Großbothen und Roßwein) für Busanschlüsse ins Umland sehr attraktiv wird.

RE	RB	RB	RE	RB	Zug	RE	RB	RB	RE	RB
8.01		8.31	9.01		km Dresden Hbf	8.59	9.29		9.59	10.29
		8.34			2,5 Dd.-Friedrichstadt		9.25			10.25
		8.36			4,5 Dresden-Cotta		9.23			10.23
		8.41			11,2 Unkersdorf		9.18			10.18
8.12		8.46	9.12		16,5 Wilsdruff	8.47	9.13		9.47	10.13
8.13		8.47	9.13			8.46	9.12		9.46	10.12
		8.54			22,0 Schmiedewalde		9.05			10.05
		8.58			28,8 Deutschenbora		9.01			10.01
8.22		9.02	9.22		33,0 Nossen	8.37	8.57		9.37	9.57
		9.06			37,0 Gleisb.-Marbach		8.53			9.53
8.29		9.11	9.29		41,2 Roßwein	8.31	8.48		9.31	9.48
8.31		9.12	9.31			8.29	8.47		9.29	9.47
		9.16			45,1 Niederstrigis		8.43			9.43
	ab	9.19		ab	47,5 Neugreußnig		8.40	an		9.40
	8.40	9.22		9.40	49,5 Döbeln Zentrum		8.37	9.20		9.37
8.38	8.43	9.25	9.38	9.43	52,0 Döbeln Bf	8.22	8.35	9.17	9.22	9.35
8.39	8.44	an	9.39	9.44		8.21	ab	9.16	9.21	ab
8.48	>		9.48	>	64,9 Leisnig	8.12		>	9.12	
8.53	Chem		9.53	Chem	72,0 Tanndorf	8.07		Chem	9.07	
59/01	-nitz	(S)	59/01	-nitz	80,1 Großbothen	59/01	(S)	-nitz	59/01	(S)
9.06	(a)	9.14	10.06	(a)	87,1 Grimma	7.53	8.46	(a)	8.53	9.46
		9.31			102,9 Beucha		8.29			9.29
9.18		9.35	10.18		106,4 Borsdorf	7.42	8.25		8.42	9.25
9.26		9.57	10.26		118,0 Leipzig Hbf	7.34	8.03		8.34	9.03

(a) Von/nach Chemnitz → KBS 525; **Gesamtverkehr Leipzig - Grimma → KBS 307**

522 Dresden - Coswig - Meißen - Deutschenbora

Durch die neue Trasse der KBS 521 zwischen Dresden und Roßwein verliert die vorhandene Strecke im Triebischtal von Meißen bis Deutschenbora beim **VD-T** an Bedeutung. Während die RB in der Realität nur in Miltitz-Roitzschen halten, kommen beim **VD-T** die vier grünen Stationen hinzu, um die Region besser zu erschließen. Im Süden enden sie im Nossener Stadtteil Deutschenbora (rund 550 Einwohner), weil dort kurz nacheinander RB der KBS 521 nach Döbeln und Dresden halten und gute Anschlüsse bieten.

Die Züge fahren über Meißen-Triebischtal nach Dresden weiter, um alle Stationen in Meißen zu erreichen und umsteigefreie Verbindungen nach Dresden anzubieten. In Coswig gibt es gute Anschlüsse zu den RE nach Riesa und Cottbus.

Beim **VD-T** fahren halbstündlich RB von Meißen nach Dresden Hbf, und zwar abwechselnd in 30 Minuten über Radebeul und in 32 Minuten über Cossebaude. In der Realität halten die halbstündlichen S-Bahnen häufiger und brauchen deshalb von Meißen über Radebeul nach Dresden Hbf 38 Minuten.

RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.05	8.31	8.42	9.05	9.31	km Dresden Hbf	8.55	9.18	9.29	9.55	10.18
>	>	8.47	>	>	> Dresden-Neustadt	>	9.12	>	>	10.12
8.08	8.34	>	9.08	9.34	2,5 Dd.-Friedrichstadt	8.51	>	9.25	9.51	>
>	<	8.52	>	<	> Radebeul Ost	>	9.07	<	>	10.07
8.16	<	>	9.16	<	9,1 Cossebaude	8.43	>	<	9.43	>
8.24	<	8.58	9.24	<	15,1 Coswig	8.35	9.01	<	9.35	10.01
8.27	<i>über</i>	9.01	9.27	<i>über</i>	18,6 Neusönewitz	8.32	8.58	<i>über</i>	9.32	9.58
8.30	<i>Wils-</i>	9.04	9.30	<i>Wils-</i>	21,4 Zaschendorf	8.29	8.55	<i>Wils-</i>	9.29	9.55
8.33	<i>druff</i>	9.07	9.33	<i>druff</i>	24,0 Meißen-Cölln	8.26	8.52	<i>druff</i>	9.26	9.52
8.35	<	9.09	9.35	<	24,8 Meißen Altstadt	8.24	8.50	<	9.24	9.50
8.37	>	9.11	9.37	>	28,6 Meiß.-Triebischtal	8.22	8.48	>	9.22	9.48
8.39	<	an	9.39	<	30,6 Meißen-Buschbad	8.20	ab	<	9.20	ab
8.42	>		9.42	>	33,6 Garsebach	8.17		>	9.17	
8.44	<		9.44	<	35,6 Miltitz-Roitzschen	8.15		<	9.15	
8.47	>		9.47	>	38,0 Triebischt.-Munzig	8.12		>	9.12	
8.49	<		9.49	<	40,0 Rothschönberg	8.10		<	9.10	
8.54	8.58		9.54	9.58	44,5 Deutschenbora	8.06		9.01	9.06	
	9.02			10.02	<i>Nossen 521</i>			8.57		
	9.11			10.11	<i>Roßwein</i>			8.48		

Gesamtverkehr Dresden - Coswig → KBS 511;

523 Riesa - Lommatzsch - Nossen

1873 wurde die 24 km lange Bahnlinie Freiberg - Nossen eröffnet. Schon bald forderten die nördlich gelegenen Städte Lommatzsch und Riesa die Fortsetzung zur Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Dabei spielte der preiswerte Transport böhmischer Kohle über Freiburg und Holzgau eine große Rolle. Im Juli 1875 begann der Bau von Riesa aus, der Abschnitt bis Lommatzsch ging am 5.4.1877 und die Verlängerung bis Nossen am 15.10.1880 in Betrieb.

Die Strecke Riesa - Nossen erreichte aber nicht die erwartete Bedeutung und wurde 1880 zur Sekundärbahn zurückgestuft. Zwischen 1909 und 1972 bestand in Lommatzsch Anschluss zur Schmalspurbahn Wilsdruff - Gärtitz, auf der vor allem landwirtschaftliche Produkte befördert wurden.

Nach der „Wende“ entstand nahe der Bundesautobahn A 14 beim Nossener Stadtteil Rhäsa ein Gewerbegebiet. Es wurde mit zwei Anschlussgleisen zu einem Tanklager und einem Logistikzentrum der REWE Group für Güterzüge angeschlossen. Ein Haltepunkt für die Personenzüge kam aber nicht dazu.

1997 bestellte der Freistaat Sachsen auf vielen schwach ausgelasteten Strecken den Reiseverkehr ab, darunter auch auf der KBS 923. Am 24.5.1998 fuhr der letzte planmäßige Personenzug. Ab 1.1.2000 endete auch der Güterverkehr zwischen Riesa und Starbach und am 31.12.2007 wurde der Abschnitt von Riesa bis zum Tanklager Rhäsa offiziell stillgelegt. Beim Bau der Ortsumgehung der Bundesstraße B169 für Riesa wurde keine Brücke mehr über die Trasse gebaut. Nicht zuletzt daran scheiterte die geplante Übernahme durch einen privaten Infrastrukturbetreiber.

Im Januar 2009 lehnte das Eisenbahnbundesamt die von DB Netz beantragte Entwidmung der Strecke ab, da immer noch ein Verkehrsbedürfnis bestand. Daraufhin pachtete die *Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie* (NRE) zunächst die etwa 30 km vom Tanklager Rhäsa bis Riesa von DB Netz. Am 30.6.14 nahm die NRE den Streckenteil bis Starbach wieder in Betrieb, den am folgenden Tag nach 13 Jahren endlich wieder ein Güterzug befuhr. Am 1.6.15 pachtete die NRE auch das Reststück Nossen - Rhäsa von DB Netz und ist seither für die ganze KBS 523 zuständig.

8.03	9.03		13.33	14.33	Leipzig Hbf	10.27	11.27		15.57	16.57
8.17	9.17				Wurzen				15.42	16.42
8.42	9.42		13.59	14.59	Riesa Hbf 520	10.01	11.01		15.18	16.18
§	§		13.01	14.01	Berlin Hbf	10.59	11.59		§	§
8.06	9.06		14.03	15.03	Elsterwerda	9.57	10.57		15.54	16.54
8.31	9.31		14.15	15.15	Riesa Hbf 525	9.45	10.45		15.29	16.29
vormittags			nachmittags		Zug	vormittags			nachmittags	
8.46	9.46		14.20	15.20	km Riesa	9.40	10.40		15.14	16.14
8.49	9.49		14.23	15.23	2,5 x Riesa-Pausitz	9.36	10.36		15.10	16.10
8.52	9.52		14.26	15.26	4,5 Nickritz	9.33	10.33		15.07	16.07
8.54	9.54		14.28	15.28	5,5 x Böhlen-Gostewitz	9.31	10.31		15.05	16.05
8.57	9.57		14.31	15.31	7,9 x Prausitz (Sachs)	9.28	10.28		15.02	16.02
9.00	10.00		14.34	15.34	10,0 Dörschnitz	9.25	10.25		14.59	15.59
9.03	10.03		14.37	15.37	12,8 x Altlommatsch	9.22	10.22		14.56	15.56
9.06	10.06		14.40	15.40	14,3 Lommatsch	9.20	10.20		14.54	15.54
9.07	10.07		14.54	15.54		9.06	10.06		14.53	15.53
9.10	10.10		14.57	15.57	16,8 x Wahnitz	9.02	10.02		14.49	15.49
9.13	10.13		15.00	16.00	19,2 Leuben (b.Riesa)	8.59	9.59		14.46	15.46
9.16	10.16		15.03	16.03	21,0 x Graupzig	8.56	9.56		14.43	15.43
9.18	10.18		15.05	16.05	22,6 Ziegenhain (Sachs)	8.54	9.54		14.41	15.41
9.21	10.21		15.08	16.08	25,6 x Oberstößwitz	8.51	9.51		14.38	15.38
9.24	10.24		15.11	16.11	27,5 Starbach	8.48	9.48		14.35	15.35
9.27	10.27		15.14	16.14	30,0 x Nossen-Rhäsa	8.45	9.45		14.32	15.32
9.30	10.30		15.17	16.17	32,0 x Nossen-Altzella	8.42	9.42		14.29	15.29
9.33	10.33		15.20	16.20	33,5 Nossen	8.40	9.40		14.27	15.27
9.37	10.37		15.37	16.37	Nossen 521	8.23	9.23		14.23	15.23
9.47	10.47		15.47	16.47	Wilsdruff	8.13	9.13		14.13	15.13
10.00	11.00		16.00	17.00	Dresden Hbf	8.00	9.00		14.00	15.00
9.42	10.42		15.42	16.42	Nossen Bus	8.18	9.18		14.18	15.18
10.17	11.17		16.17	17.17	Freiberg Hbf	7.43	8.43		13.43	14.43

Die 9 neuen Stationen des VD-T sind grün dargestellt; § In Riesa zum vorausfahrenden bzw. nachfolgenden IR umsteigen; x Züge halten nur bei Bedarf.

Der **VD-T** hätte schon bald nach der „Wende“ ein Gesamtkonzept für die Region um Lommatsch entwickelt. Rückgrat sind eine vertaktete Buslinie in Ost-West-Richtung und die KBS 523 als Nord-Süd-Achse. Ihr Einzugsbereich wird durch die Verdoppelung der Zwischenstationen von 7 auf 16 erheblich vergrößert.

Leider bietet der **VD-T** in Riesa und Nossen keine *Integralen Taktknoten* mit guten Anschlüssen in allen Richtungen. Die KBS 523 kann daher nur unsymmetrisch mit zwei Triebwagen im Stundentakt betrieben werden, die sich in Lommatsch begegnen. Durch Verschiebung der Fahrzeiten gegen 12.00 Uhr gibt es die besseren Anschlüsse in der Richtung mit der größeren Nachfrage.

8.05 8.29	9.05 9.29	10.05 10.29	Chemnitz Hbf Döbeln Hbf 525	8.05 8.29	9.05 9.29	10.05 10.29
			Buslinie			
8.34	9.34	10.34	km Döbeln Hbf	9.26	10.26	11.26
8.37	9.37	10.37	2 Döbeln Stadtmitte	9.22	10.22	11.22
8.43	9.43	10.43	6 Simselwitz	9.16	10.16	11.16
8.47	9.47	10.47	9 Dürreweitzschen	9.12	10.12	11.12
8.53	9.53	10.53	13 Churschütz	9.06	10.06	11.06
8.57	9.57	10.57	16 Schwochau	9.01	10.01	11.01
02/03	02/03	02/03	19 Lommatzsch Bf	56/57	56/57	56/57
9.09	10.09	11.09	23 Wachtnitz	8.50	9.50	10.50
9.15	10.15	11.15	27 Zehren	8.44	9.44	10.44
9.22	10.22	11.22	32 Meißen Nord	8.37	9.37	10.37
9.26	10.26	11.26	34 Meißen Hbf	8.34	9.34	10.34
9.31	10.31	11.31	Meißen Hbf 522	8.29	9.29	10.29
9.49	10.49	11.49	Dresd.-Neustadt	8.11	9.11	10.11
9.54	10.54	11.54	Dresden Hbf	8.06	9.06	10.06

Die Ost-West-Linie verbindet hingegen die *Integralen Taktknoten* in Döbeln und Nossen symmetrisch mit zwei Bussen im Stundentakt. In Lommatzsch entstehen daher nur Richtungsanschlüsse, vormittags z.B. von Döbeln nach Leuben und Ziegenhain sowie von Meißen nach Dörschnitz und Nickritz. Für einige Relationen gibt es zeitweise günstigere Verbindungen mit der KBS

523 über Nossen oder mit dem Bus über Meißen. Dank elektronischer Fahrplanauskünfte ist es kein Problem für die Fahrgäste, die günstigste Route zu finden.

525 (Berlin -) Elsterwerda - Riesa - Döbeln - Chemnitz

Die 65 km lange Bahnlinie von Riesa nach Chemnitz wurde 1852 fertiggestellt. 1874 schlossen Preußen und Sachsen einen Staatsvertrag, um die Lücke zwischen Riesa und Elsterwerda zu schließen. Der Bau der einfach trassierten Strecke kam schnell voran und schon ein Jahr später wurde sie eröffnet.

Für den stetig zunehmenden Verkehr wurde die Gesamtstrecke noch vor dem Ersten Weltkrieg zweigleisig ausgebaut. 1945/46 musste das zweite Gleis als Reparationsleistung für die Sowjetunion demontiert werden.

In der DDR verlagerten sich die Verkehrsströme vor allem in Nord-Süd-Richtung. Auch die Verbindung zwischen Berlin und Karl-Marx-Stadt wurde viel befahren, was angesichts der Eingleisigkeit zu schwierigen Betriebssituationen führte. Erst Mitte der 1980er Jahre hatte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) freie Kapazitäten, um sie zu elektrifizieren und zweigleisig auszubauen. 1986 nahm die *DR* den elektrischen Zugbetrieb auf, das zweite Gleis lag erst 1990 wieder durchgängig.

Zu diesem Zeitpunkt ging die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr durch die „Wende“ bereits deutlich zurück. Zunächst versuchte die neu gegründete *Deutsche Bahn AG* (DB) noch, mit Angebotsverbesserungen Marktanteile zurückzugewinnen. 1995 führte sie die Interregio-Linie 34 von Berlin über Elsterwerda

nach Karl-Marx-Stadt bzw. Chemnitz ein. 2001 wurde das Angebot auf drei IR-Paare täglich ausgedünnt und 2006 ganz eingestellt. Seitdem verkehren auf der KBS 525 in der *Normalverkehrszeit* nur noch stündlich Regionalbahnen.

Der **VD-T** entscheidet sich auch aus strukturpolitischen Gründen für einen *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 im neuen Turmbahnhof Elsterwerda-Biehla, obwohl die gleichnamige Gemeinde nur 8.000 Einwohner hat: Die Hauptrolle spielt dabei der IC Hamburg - Berlin - Dresden - Prag. Von ihm wird nachfragegerecht ein Triebwagen abgehängt, der als IR nach Chemnitz weiter fährt. Das gibt Impulse für vier RE- und RB-Linien, die Elsterwerda kurz nach der vollen Stunde verlassen und attraktive Anschlüsse in die Umgebung herstellen.

7.10		<i>Uckro</i>	8.10		<i>Berlin Hbf 275</i>	9.50	<i>Uckro</i>		10.50	<i>Uckro</i>
7.59		8.31	8.59		<i>Elsterwerda-Biehla</i>	9.01	9.29		10.01	10.29
IR	RB	RB	IR	RB	Zug	IR	RB	RB	IR	RB
8.03		8.32	9.03		km Elsterwerda-Biehla	8.57	9.28		9.57	10.28
		8.34			1,6 Elsterwerda Süd		9.26			10.26
		8.37			5,1 Prösen Bf		9.23			10.23
		8.39			6,8 Prösen West		9.21			10.21
		8.41			9,5 Gröditz (Riesa)		9.18			10.18
		8.44			12,4 Tiefenau		9.15			10.15
		8.47			15,4 Wülknitz		9.13			10.13
		8.51			20,6 Zeithain		9.09			10.09
		8.54			22,6 Röderau Süd		9.06			10.06
8.15		8.57	9.15		25,4 Riesa	8.45	9.04		9.45	10.04
8.17		9.04	9.17		30,8 Seerhausen	8.43	8.56		9.43	9.56
		9.09			34,6 Stauchitz		8.50			9.50
		9.12					8.47			9.47
		9.17			40,3 Ostrau		8.42			9.42
	ab	9.20		ab	43,9 Zschoitz		8.39	an		9.39
>	8.40	>		9.40	> Döbeln Ost		>	9.20		>
8.30	8.43	9.26	9.30	9.43	50,5 Döbeln Hbf	8.30	8.34	9.17	9.30	9.34
8.31	8.44	an	9.31	9.44	53,9 Limmritz (Sachs)	8.29	ab	9.16	9.29	ab
	8.47			9.47	56,8 Steina			9.12		
	8.50			9.50	60,1 Waldheim			9.09		
	8.53			9.53				9.06		
	8.58			9.58	66,7 Schweikershain			9.01		
	9.01			10.01	70,5 Erlau (Sachsen)			8.58		
8.43	9.04		9.43	10.04	73,2 Mittweida	8.17		8.55	9.17	
	9.07			10.07	75,2 Altmittweida			8.52		
	9.11			10.11	79,1 Ottendorf			8.48		
	9.14			10.14	82,2 Oberlichtenau			8.45		
	9.17			10.17	84,9 Ch-Kinderwaldst.			8.42		
8.55	9.23		9.55	10.23	91,0 Chemnitz Hbf	8.05		8.37	9.05	

527 Roßwein - Hainichen (- Chemnitz)

Die Zweigstrecken rund um Chemnitz wurden im 19. Jahrhundert oft in den gewundenen Flusstälern gebaut. Zu DDR-Zeiten war das Straßennetz so schlecht, dass man auch mit Bus oder PKW kaum schneller voran kam. Nach der Wende wurden aber nur die Straßen ausgebaut und die Nachfrage in den Zügen ging stetig zurück. Bis zur Jahrtausendwende legte die *Deutsche Bahn AG* dann nach und nach viele Zweigstrecken still.

Oft ging das mit einem erheblichem Bevölkerungsschwund einher: Hainichen verlor z.B. von 1990 bis 2008 17 % seiner 11.000 Einwohner, bis 2025 wird ein Rückgang auf 7.500 befürchtet. Frankenberg konnte sich hingegen (auch dank des Bundeswehr-Standorts) bei etwa 15.000 Einwohnern stabilisieren.

Der **VD-T** hätte daher auch zur Unterstützung der Strukturpolitik rasch ein Konzept entwickelt, bei welchen Zweigstrecken sich ab 1995 eine nachhaltige Modernisierung gelohnt hätte und bei welchen nicht. Die KBS 527 hätte er zu einer attraktiven Querverbindung zwischen den Hauptstrecken Leipzig - Roßwein - Dresden und Zwickau - Chemnitz - Dresden ausgebaut. Dank der beschleunigten KBS 521 wäre z.B. die Reisezeit Dresden - Hainichen unter eine Stunde geschrumpft und die Nachfrage auf diese Route verlagert worden.

Zwischen Naundorf, Hainichen und Niederwiesa genügt auf 30 km im Zschopautal die Elektrifizierung und der Ausbau der vorhandenen Gleise. Von Roßwein bis Hainichen wird die Zahl der Stationen verdoppelt, um ein größeres Fahrgastpotenzial zu erschließen.

7.34 8.29	8.34 9.29	9.34 10.29		Leipzig Hbf Roßwein 521	7.34 8.29	8.34 9.29	9.34 10.29
8.00 8.29	9.00 9.29	10.00 10.29		Dresden Hbf Roßwein 521	8.00 8.29	9.00 9.29	10.00 10.29
(S3)	(S3)	(S3)		Zug	(S3)	(S3)	(S3)
8.34 8.38 8.41 8.46	9.34 9.38 9.41 9.46	10.34 10.38 10.41 10.46	km 3,2 5,3 8,4	Roßwein Naundorf Böhringen Berbersdorf	8.26 8.21 8.18 8.13	9.26 9.21 9.18 9.13	10.26 10.21 10.18 10.13
8.49 8.53 8.55 8.58	9.49 9.53 9.55 9.58	10.49 10.53 10.55 10.58	10,4 13,0 14,7 15,9	Schlegel Kratzmühle Hain.-Crumbach Hainichen	8.10 8.06 8.04 8.02	9.10 9.06 9.04 9.02	10.10 10.06 10.04 10.02
9.01 9.10 9.26	10.01 10.10 10.26	11.01 11.10 11.26		Hainichen 528 Frankenberg Chemnitz Hbf	7.59 7.49 7.34	8.59 8.49 8.34	9.59 9.49 9.34

Am nördlichen Streckenende ersetzt der **VD-T** den 8 km großen Bogen zum Anschlussbahnhof durch 4 km Neubau. Der Freistaat Sachsen hätte mit dem dadurch effektiven und attraktiven Fahrplan dann 1998 sicher nicht den Personenverkehr abbestellt, sondern eine vertaktete S-Bahn eingerichtet.

528 Hainichen / Flöha - Chemnitz - Glauchau / Zwickau

(mit Gesamtverkehr Niederwiesa - Chemnitz Hbf - Hohenstein-Ernstthal)

In der Realität wurde um die Jahrtausendwende beschlossen, einige Zweigstrecken rund um Chemnitz als *Citybahn* auszubauen. Durch den Einsatz von Stadtbahnwagen können sie in Chemnitz ins Straßenbahnnetz wechseln und die Stadtmitte direkt anfahren. Bis 2010 wurde dieses Konzept allerdings nur auf der Zweigstrecke nach Stollberg verwirklicht.

Ein Nachteil dabei ist, dass die *Citybahnen* im Straßenbahnnetz nur langsam vorankommen. So dauert die Fahrt von Chemnitz Hbf über die *Zentralhaltestelle* nach Stollberg 45 Minuten, während die Dieseltriebwagen früher über den Bahnhof

Freiberg 530 Roßwein 527	8.06				8.22					8.34	9.06
Zug	IC	RB	(S3)	(S1)	RE	RB	(S4)	(S1)	RB *)	(S3)	IC
km Hainichen	>				>		8.35			9.01	>
3,2 x Gersdorf	<				<		8.38			9.04	<
6,3 Dittersbach	von				von		8.41		von	9.07	von
9,1 Frankenberg	Dres-				Dres-		8.44		Wol-	9.10	Dres-
10,2 Frankenb. Süd	den				den		8.46		kenst.	9.12	den
13,9 x Braunsdorf	>				<		8.50		<		>
> Flöha	<			Lunz-	8.44		>	Lunz-	9.12	>	<
16,5 Niederwiesa	>			enau	8.48		8.54	enau	9.16	9.18	>
21,3 Ch-Hilbersdorf	<		v.li.	>		Flügel	8.58	>		9.22	<
24,8 Chemnitz Hbf	8.29	ab	8.26	8.47	8.54		9.02	9.17	9.23	9.26	9.29
	8.31	8.34	8.34	8.49	8.57	9.02	9.04	9.19	an	9.28	9.31
26,9 Chemnitz Süd		8.36	8.36	8.51			9.06	9.21		9.30	
27,9 Chemnitz Mitte		8.38	8.38	8.53	9.00		9.08	9.23		9.32	
29,1 Ch-Kappel		8.40	8.40	8.55			9.10	9.25		9.34	
30,6 Ch-Schönau		8.42	8.42	8.57		9.07	9.12	9.27		9.36	[35]
33,1 Ch-Siegmar			8.45	>			9.15	>		9.39	
36,3 Grüna (Sachs)			8.48	Ober-			9.18	Ober-		9.42	
39,4 Wüstenbrand			8.51	frohn.			9.21	frohn.		9.45	
43,3 Hohenst.-Ernstth.		8.52	8.55		9.10	9.15	9.22			9.49	
48,0 x Rüsdorf			>				9.28			>	
> St. Egidien	>	>	9.00		>	9.21	>			9.54	>
< Niederlungwitz	>	>	9.03		<		<			9.57	<
> Glauchau	>	>	9.07		>	9.27	>			10.01	>
51,8 Lichtenstein (Sa.)		58/00	>		9.16	an	9.32			>	
55,9 Mülsen - St.Jacob		9.04	Göß-		9.20		9.36			Göß-	
60,1 Pöhlau		9.08	nitz		9.24		9.40			nitz	
63,3 Zwickau Süd		9.11					9.43				
65,0 Zwickau Hbf	8.51	9.14			9.29		9.46				9.51

Chemnitz Süd nur 30 Minuten brauchten. Außerdem wird das Aufkommen noch stärker an der sehr weiträumigen *Zentralhaltestelle* konzentriert, was lange Fahrzeugaufenthalte und weite Fußwege beim Umsteigen zur Folge hat.

Der **VD-T** hätte in Chemnitz eine „echte S-Bahn“ favorisiert, die auf Eisenbahngleisen bleibt: Der *Bahnhof Mitte* liegt nur knapp 1 km von der Zentralhaltestelle entfernt und wird im 10-Minuten-Takt von der Straßenbahnlinie 4 angefahren. Und am *Bahnhof Süd* hält die Linie 2. Durch Anpassungen im städtischen Liniennetz können noch mehr Linien an die Bahnhöfe geführt werden, damit die Fahrgäste möglichst viele Ziele mit einmaligem Umsteigen erreichen.

Zug	IC	(S2)	RB	(S1)	(S3)	RE	RE		(S2)	RB	IC
Zwickau Hbf	8.09				8.14		8.31			8.46	9.09
Zwickau Süd					8.16					8.48	
Pöhlau		Göß-			8.19		8.35		Göß-	8.51	
Mülsen - St.Jacob		nitz			8.23		8.39		nitz	8.55	
Lichtenstein (Sa.)		>			8.27	ab	8.43		>	59/01	
km Glauchau	>	7.58			>	8.33	>		8.52	>	>
3,2 Niederlungwitz	<	8.01			<		<		8.55	<	<
7,1 St. Egidien	>	8.04			>	8.38	>		8.58	>	>
> x Rüsdorf		>			8.30	>		(S1)	>		
13,8 Hohenst.-Ernstth.		8.10			8.34	8.44	8.49		9.04	9.07	
17,7 Wüstenbrand		8.14		<i>Lunzenau</i>	8.38			<i>Lunzenau</i>	9.08		
20,8 Grüna (Sachs)		8.17		<i>enau</i>	8.41			<i>enau</i>	0.00		
24,0 Ch-Siegmär		8.20		>	8.44			>	9.14		
26,5 Ch-Schönau	[25]	8.23		8.32	8.47	8.52		9.02	9.17	9.17	
28,0 Ch-Kappel		8.25		8.34	8.49			9.04	9.19	9.19	
29,2 Chemnitz Mitte		8.27		8.36	8.51		8.59	9.06	9.21	9.21	
30,2 Chemnitz Süd		8.29		8.38	8.53			9.08	9.23	9.23	
32,3 Chemnitz Hbf	8.29	8.32	ab	8.41	8.56	8.58	9.03	9.11	9.26	9.26	9.29
	8.31	8.34	8.37	8.43	8.58	Flügel	9.05	9.13	9.34	an	9.31
35,8 Ch-Hilbersdorf		8.37		>	9.01	↙		>	w.re.		
40,6 Niederwiesa		8.41	8.43	<i>Oberfroh.</i>	9.05		9.11	<i>Oberfroh.</i>			
> Flöha		>	8.47	>	9.09		9.15	<			
43,2 x Braunsdorf	<		<								<
46,9 Frankenb. Süd	<i>nach Dresden</i>	8.47	<i>nach Wolkenst.</i>		9.13		<i>nach Dresden</i>				<i>nach Dresden</i>
48,0 Frankenberg		8.49			9.15						
50,8 Dittersbach		8.52			9.18						
53,9 x Gersdorf	>	8.55			9.21						>
57,1 Hainichen	<	8.59			9.25						<
<i>Roßwein 527</i>	>	9.26						>			>
<i>Freiberg 530</i>	8.54							8.22			9.54

Die 7 neuen Stationen des **VD-T** sind grün dargestellt; Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen; Die roten RB fahren nur an Samstagen, Sonn und Feiertagen.

- Der RE von Dresden wird bis Chemnitz aus zwei Triebwagen (Tw) gebildet und kommt zur Minute 54 an. Dann wird er geteilt, und beide Tw fahren im Abstand von 5 Minuten nach Hohenstein-Ernstthal, wo sich ihre Wege nach Glauchau und Zwickau trennen. Die "Flügelung" wäre auch erst in Hohenstein-Ernstthal möglich. Das würde aber die Attraktivität im Binnenverkehr westlich von Chemnitz verringern, weil der zweite Tw vier Minuten in H.E. warten müsste. Zudem könnte der RE mit 2 Triebwagen nur in Chemnitz-Mitte oder Siegmarsfeld halten.
- Die S3 wartet an Samstagen, Sonn- und Feiertagen 8 Minuten in Chemnitz Hbf, um Anschluss von und zu den IC nach Dresden und Nürnberg zu bieten. Montag bis Freitag fährt sie 6 Minuten früher ab Chemnitz, um in Glauchau die RB nach Zwickau zu erreichen (→ KBS 546) und in Gößnitz vor der Abfahrt des RE in der gegenrichtung anzukommen (→ KBS 540). Den Anschluss vom IC nimmt in Chemnitz dafür die RB nach Zwickau auf, die zudem in Lichtenstein Anschluss von und nach Stollberg bietet (→ KBS 542).

Der abgebildete Fahrplan kann am Wochenende auf dem vorhandenen Gleispaar zwischen Niederwiesa, Chemnitz Hbf und Schöna abgewickelt werden. Zwischen den 15-Minuten-Takt der S-Bahn und die jeweils stündlichen IC und RE passen auch noch 2 bis 3 Güterzüge je Stunde und Richtung. Allerdings müssen Zeitpuffer eingerechnet werden, damit eingebrachte Verspätungen sich nicht stetig fortsetzen und den Fahrplan durcheinanderbringen.

Die (blau dargestellte) Angebotsverdichtung Montag bis Freitag nachmittags erfordert aber zusätzliche Gleise. Es bietet sich an, auf den 15 km zwischen Niederwiesa und dem Abzweig hinter Schöna das 1946 abgebaute dritte Gleis (ohne Bahnsteige) wieder zu verlegen. Da die S-Bahnen nach Hainichen, Lunzenau und Oberfrohna jeweils auf der Nordseite abbiegen, kreuzen sie IC und Güterzüge nicht, wenn diese auf dem neuen Südgleis durchfahren. Und da sich die IC zur Minute 30 in Chemnitz Hbf begegnen, kreuzen sie sich planmäßig nicht auf dem neuen Südgleis.

Bei Verspätungen müssen IC und RE dann aber doch auf das überwiegend von der S-Bahn genutzte Gleispaar ausweichen. Damit das flexibel klappt, sind mehrere Überleitstellen mit Weichen und Signalen erforderlich. Und auch die Lage der S-Bahn-Stationen muss so angepasst werden, dass die relativ breiten IC-Züge in Kurven nicht die Bahnsteigkanten schrammen. Insoweit wäre zu prüfen, ob es nicht günstiger ist, zwischen Chemnitz Süd und Schöna gleich die alte Viergleisigkeit mit weniger Weichen und Signalen wieder herzustellen: Der alte Bahnkörper war 1990 noch durchgängig vorhanden...

Auf den 2 km zwischen Chemnitz Hbf und Chemnitz Süd gäbe es beim **VD-T** in beiden Fällen fünf Gleise: Das nördliche Gleispaar 1/2 überwiegend für die S-

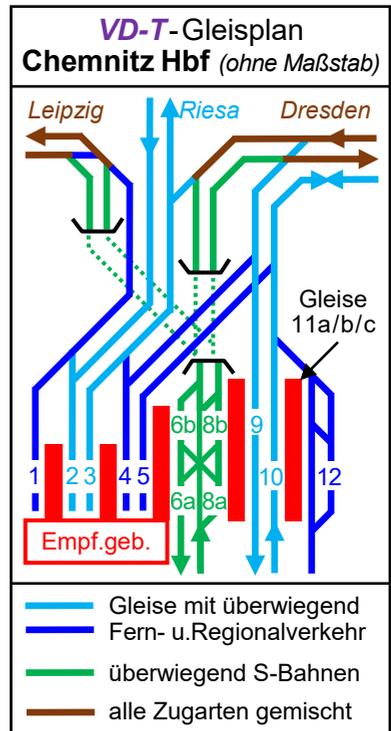
Bahn und das mittlere Gleispaar 3/4 für IC und Güterzüge. Die "Erzgebirgszüge" der KBS 535 und 541 nutzen das südliche Gleis 5, können aber auch auf Gleis 4 ausweichen. Das erlaubt z.B., dass RE aus Stollberg und Annaberg-Buchholz gleichzeitig zum *Integralen Taktknoten* in Chemnitz Hbf einfahren.

➤ Nördlich von Chemnitz Hbf braucht der **VD-T** Brückenbauwerke, um die S-Bahn mit möglichst wenig Fahrstraßenkreuzungen in ihre *Stammstrecke* ein- und auszufädeln. Dafür gibt es zwischen den Unterführungen der August-Bebel-Straße und der Emilienstraße 700 Meter Platz, auf denen in der Realität sechs Gleise parallel liegen. Beim **VD-T** werden die S-Bahnen mit 25 ‰ abgesenkt und wieder angehoben, um auf relativ kurzen Rampen die anderen Gleise zu unterfahren. (Die unmaßstäbliche Skizze auf der nächsten Seite enthält nur die wichtigsten Weichen. Detaillierte Fahrstraßenberechnungen ermöglichen wahrscheinlich, die Zahl der parallel liegenden Gleise im Brückenbereich zu verringern.)

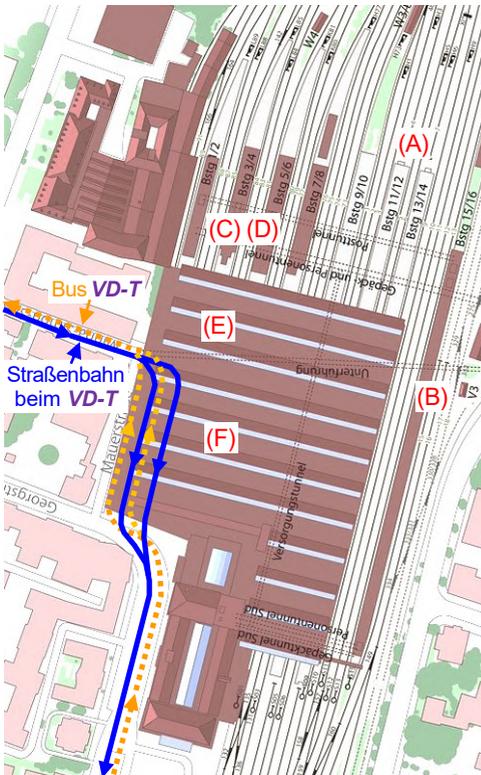
➤ In Chemnitz Hbf gibt der **VD-T** wie in der Realität die Fläche von vier Bahnsteiggleisen an die städtischen Straßenbahnen und Busse ab. Damit ist kein Kapazitätsrückgang verbunden, weil dank der S-Bahn weniger Züge wenden und dabei längere Zeit am Bahnsteig stehen. Abstellkapazitäten werden sozusagen „kostengünstig in die Fläche“ nach Lunzenau und Oberfrohna verlagert.

➤ Von den bis 1990 neun im nordwestlichen Bahnhofsteil endenden Gleisen braucht der **VD-T** nur noch fünf für die IR, RE und RB nach Riesa, Leipzig, Wolkenstein und Olbernhau. Die sechs durchgehenden Gleise im östlichen Bahnhofsteil nutzt der **VD-T** mit neuen Zuordnungen (→ Skizze nebenan) und verzichtet wie in der Realität auf den Bahnsteig mit den Gleisen 15/16 außerhalb der imposanten Halle.

➤ Der **VD-T** belegt die Gleise in Chemnitz Hbf so, dass sich möglichst viele interessante Anschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber ergeben. Für die IC nach Nürnberg und Dresden verlängert er zwei Bahnsteige (zwischen den Gleisen 8 bis 11) von den realen 300 auf 400 Meter, wofür es nördlich der Bahnsteighalle genug Platz gibt. Am attraktiven Gleis 11 (gegenüber vom IC nach Dresden) richtet der **VD-T** drei Halteplätze ein, 11a und



11b sind jeweils 100 Meter lang und 11c 150 Meter. Durch eine Weichenverbindung außerhalb der Bahnsteighalle kann der Halteplatz 11c von Westen her über Gleis 12 angefahren werden, wenn auf Platz 11a oder 11b ein anderer Zug steht.



Kartengrundlage: J.Friebe, www.lausitz-bild.de

(A) Im Nordosten werden die Bahnsteige alt 11/12 und 13/14 = neu 8/9 und 10/11 um 100 Meter verlängert, damit dort 400 Meter lange IC-Züge halten können.

(B) Wie in der Realität entfallen der Bahnsteig 15/16 und alle Gleise östlich davon.

(C) Die Bahnsteige 1/2, 3/4 u. 5/6 entfallen mitsamt der 13 westlichsten Gleise (fünf davon lagen an keinem Bahnsteig und waren nicht fortlaufend nummeriert) → eine 80 Meter breite Fläche wird frei.

(D) Der **VD-T** baut die Bahnsteige 1/2 und 3/4 weiter östlich mit 8 Gleisen neu auf → 30 Meter breite Gleisfläche → eine 50 Meter breite Fläche bleibt ungenutzt

(E) Nördlich der Minna-Simon-Str. wird die 50 Meter breite Fläche für Bike + Ride und andere Angebote genutzt, um die Attraktivität für die Fahrgäste zu erhöhen

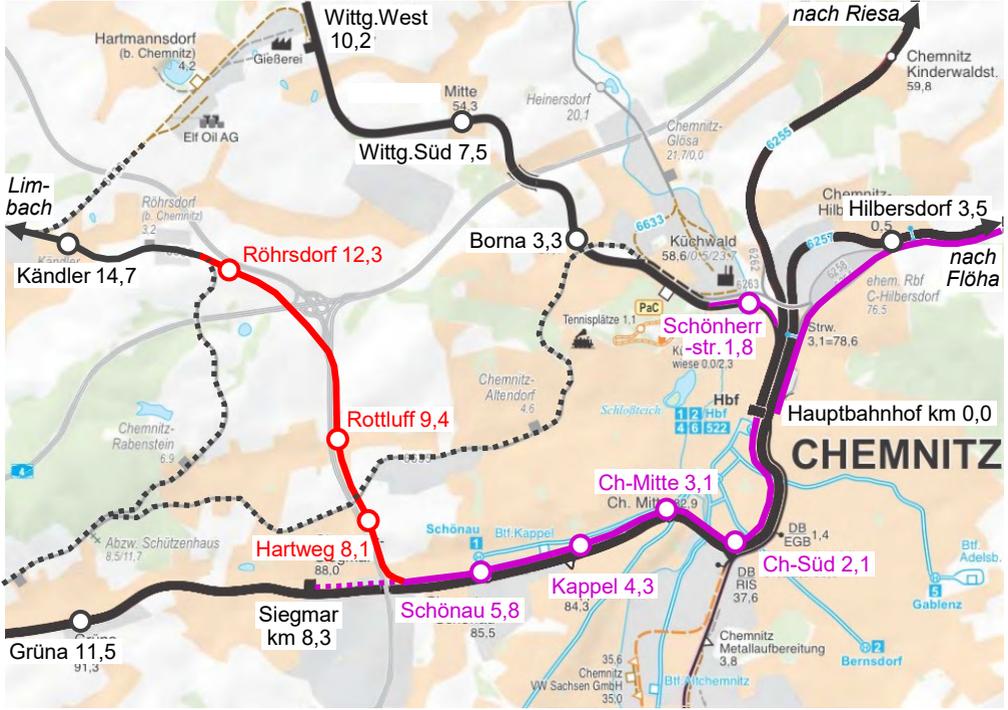
(F) Südlich der M.-Simon-Str. entstehen auf der Fläche zwei Niederflurbahnsteige, an denen sich Straßenbahnen und Busse gegenüber stehen.

➤ Die neue S-Bahn-Station Chemnitz-Kappel liegt etwa 400 Meter westlich vom 1970 geschlossenen gleichnamigen Bahnhof. Über den Abgang zur Lützwowstr. erreicht man die 200 Meter entfernte Bushaltestelle Platnerstr., an der die CVAG-Buslinien 23 und 43 jeweils im 20-Minuten-Takt halten.

➤ Die neue S-Bahn-Strecke nach Oberfrohna biegt bei km 7 (ab Chemnitz Hbf) nach Norden ab. Der Bahnhof Chemnitz-Siegmar liegt zwischen km 8 und 9 und hat in der Realität drei Gleise mit Bahnsteigen. Beim dreigleisigen Ausbau der *Chemnitzer Stammstrecke* bietet es sich daher an, auch von km 7 bis 8 (mit der Unterfahrung der Autobahn A72) ein drittes Gleis zu verlegen. Beim viergleisigen Ausbau wäre das dank der ohnehin größeren Flexibilität nicht nötig. Zumal der Übergang von 4 auf 3 auf 2 Gleise viele Weichen und Signale erfordern würde.

Blick nach Westen in die Bahnsteighalle des Chemnitzer Hbf. (Jörg Schäfer, 4.9.16)

1440 830 fährt als RE nach Dresden auf Gleis 10 ein und links steht 1440 336 als RB nach Zwickau auf Gleis 11. Das Gleis dazwischen hat keinen Bahnsteig und ist nicht laufend nummeriert.



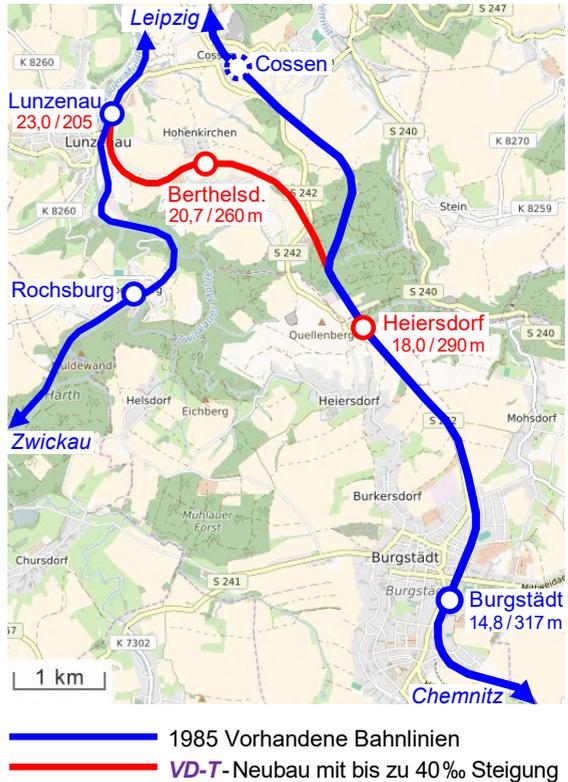
1990 vorhandene Bahnlinien; VD-T = Anbau von Gleisen; VD-T = Neubau

529 Lunzenau - Burgstädt - Chemnitz - Limbach - Oberfrohna

a) Lunzenau - Chemnitz

Der **VD-T** hätte für das dichte Schienennetz nördlich von Chemnitz schon bis 1995 ein schlüssiges Konzept entwickelt. Spätestens zur Jahrtausendwende hätte er mit 5 Neubaukilometern von Heiersdorf nach Lunzenau eine S-Bahn im 30-Minuten-Takt eröffnet.

In Lunzenau gibt es mit der *Muldentalbahn* (→ KBS 546) attraktive Anschlüsse Richtung Rochlitz und Penig. Man erreicht viele Ziele schneller als mit der kurvenreichen *Chemnitztalbahn* von Chemnitz-Küchwald nach Wechselburg. Diese 24 km lange Nebenbahn hätte der **VD-T** daher nach der S-Bahneröffnung eingestellt.



b) (Chemnitz -) Schönau - Limbach-Oberfrohna

Die 6,7 km lange Nebenbahn Wittgensdorf - Limbach wurde schon bei der Planung der Hauptlinie Chemnitz - Leipzig berücksichtigt und mit dieser am 8.4.1872 eröffnet (→ KBS 540). Am 30.11.1897 ging die in Limbach nach Süden abzweigende Strecke nach Wüstenbrand (an der KBS 530) in Betrieb, die vorrangig dem Kohleverkehr aus dem Lugau-Oelsnitzer Revier diente. 1913 folgte die Verlängerung um 2 km nach Westen von Limbach nach Oberfrohna. Die angedachte Verbindung nach Wolkenstein zur *Muldentalbahn* (→ KBS 543) kam nicht zustande.

1950 stellte die *Deutsche Reichsbahn* den Personenverkehr zwischen Wüstenbrand und Limbach ein. In den folgenden Jahren verlagerte der Bezirk einen Großteil des Verkehrs nach Chemnitz auf schnellere und häufiger fahrende Buslinien. Der Winterfahrplan 1981 enthielt trotzdem noch 7 Nahverkehrszüge, die teilweise von Oberfrohna über Wittgensdorf nach Chemnitz durchfuhren.

Nach der „Wende“ stellten viele Betriebe im Einzugsgebiet der KBS 529 die Produktion ein, was zu einem drastischen Einbruch im Güter- und Personenverkehr führte. Der Güterverkehr wurde denn auch 1996 auf die Bedienung des Großtanklagers in Hartmannsdorf eingeschränkt. Im Personenverkehr versuchte die *Deutsche Bahn AG*, mit einem verdichteten und vertakteten Angebot neue Fahrgäste zu gewinnen. Aber der 2-Stunden-Takt brachte nur wenig Zuwachs, da die Züge von Chemnitz über Wittgensdorf nach Oberfrohna 40 Minuten brauchten. Daher fuhr am 27.5.2000 der letzte planmäßige Personenzug.

Am 11.12.01 genehmigte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Stilllegung, vollzogen wurde sie am 31.8.03. Am 11.12.05 wandelte die DB die weiterhin genutzten 3,0 km bis zum Anschluss Tanklager Hartmannsdorf in ein Nebengleis des Bahnhofes Wittgensdorf ob Bf um. Beim Bau der Autobahn A72 wurde die Trasse westlich davon unterbrochen.

8.31 8.46		9.01 >	9.31 9.46		10.01 >	10.13	Penig Rochlitz Lunzenau 542	9.59 >		10.29 10.14	10.59 >		11.29 11.14	
(S1)	RE	(S2)	(S1)	RE	(S2)		Zug	(S2)	RE	(S1)	(S2)	RE	(S1)	
8.50 8.53 8.56 >	Leip -zig <	9.20 9.23 9.26 >	9.50 9.53 9.56 >	Leip -zig <	10.20 10.23 10.26 >	10.01 10.01 10.15	km 2,3 5,0 >	Lunzenau Berthelsdorf Heiersdorf Geithain 545	9.40 9.36 9.33 >	Leip -zig <	10.10 10.06 10.03 >	10.40 10.36 10.33 >	Leip -zig <	11.10 11.06 11.03 >
9.00	9.15	9.30	10.00	10.15	10.30	8,2	Burgstädt	9.29	9.44	9.59	10.29	10.44	10.59	
9.04 9.07 9.11 9.14 9.17	 9.26	9.34 9.37 9.41 9.44 9.47	10.04 10.07 10.11 10.14 10.17	 10.26	10.34 10.37 10.41 10.44 10.47	12,8 15,5 19,7 21,2	Wittgensd. West Wittgensdorf Süd Chemnitz-Borna Ch-Schönherrstr.	9.25 9.22 9.18 9.15 9.13	 9.34	9.55 9.52 9.48 9.45 9.43	10.25 10.22 10.18 10.15 10.13	 10.34	10.55 10.52 10.48 10.45 10.43	
9.19 9.21 9.23 9.25	an	9.49 9.51 9.53 9.55	10.19 10.21 10.23 10.25	an	10.49 10.51 10.53 10.55	23,0 25,1 26,1 27,3	Chemnitz Hbf Chemnitz Süd Chemnitz Mitte Ch-Kappel	9.11 9.08 9.06 9.04	ab	9.41 9.38 9.36 9.34	10.11 10.08 10.06 10.04	ab	10.41 10.38 10.36 10.34	
9.27 9.30 9.32		9.57 10.00 	10.27 10.30 10.32		10.57 11.00 	28,8 31,1 32,4	Ch-Schönau Ch-Hartweg Ch-Rottluff	9.02 8.59 		9.32 9.29 9.27	10.02 9.59 		10.32 10.29 10.27	
9.35 9.38 9.40 9.43	↙ 🚌 10.15	10.04 10.08 10.11	10.35 10.38 10.40 10.43	↙ 🚌 11.15	11.04 11.08 11.11	34,8 37,7 39,2 41,2	Röhrsdorf Kändler Limbach (Sachs) Oberfrohna	8.55 8.51 8.49	↖ 🚌 8.45	9.24 9.21 9.19 9.17	9.55 9.51 9.49	↖ 🚌 9.45	10.24 10.21 10.19 10.17	
	10.25 10.41 10.55			11.25 11.41 11.55			Wolkenburg Ehrenhain Altenburg		8.34 8.18 8.05				9.34 9.18 9.05	

Wittgensdorf Süd hieß in der Realität bis 1898 *Bahrmühle*, bis 1927 *Mittelwittgensdorf* und seither *Wittgensdorf Mitte*, obwohl es am Südrand der Wohnbebauung liegt. *Wittgensdorf West* hieß in der Realität bis 1927 *Wittgensdorf* und seither *Wittgensdorf oberer Bahnhof*.

Seit dem 11.12.05 betreibt der *Regionalverkehr Erzgebirge* in Kooperation mit der *City-Bahn Chemnitz* die Schnellbuslinie 526 Chemnitz - Limbach - Oberfrohna. Die Fahrt dauert (planmäßig) nur 30 Minuten, weil die Busse nur dreimal in Limbach-Oberfrohna und dreimal in der Chemnitzer Innenstadt halten und dazwischen über die Autobahn A4 fahren.

Der **VD-T** hätte die 24.000 Einwohner der Stadt Limbach-Oberfrohna nicht vom Schienennetz abgeschnitten, sondern eine direkte Verbindung zum Oberzentrum Chemnitz eingerichtet: Beim Ausbau der Autobahn A72 hätte er dicht daneben auf 8 km von Kändler bis Schönau ein neues Gleis verlegt, um eine schnelle und attraktive S-Bahn zu ermöglichen: Von Oberfrohna nach Chemnitz-Mitte braucht sie nur 20 Minuten, obwohl sie dazwischen 7 Stationen bedient!

530 Dresden - Freiberg - Chemnitz - Zwickau (- Hof)

Die heutige Hauptbahn Dresden - Zwickau entstand aus mehreren Teilstrecken: Als erste ging 1845 der 8,1 km kurze Abzweig vom *Bogendreieck Werdau* (an der Linie Leipzig - Hof) nach Zwickau in Betrieb. Unabhängig davon wurde 1855 die *Alberts-Bahn* von Dresden nach Tharandt eröffnet, um die Steinkohlewerke im *Plauenschen Grund* zu erschließen. Und 1858 ging die *Niedererzgebirgische Staatsbahn* von Riesa über Chemnitz nach Zwickau in Betrieb.

Der Höhenunterschied zwischen Tharandt und Freiberg galt anfangs als unüberwindbar. 1859 wurde eine Trasse mit großen Bögen und Steigungen bis 25% entlang des Seerenbachtals nach Klingenberg projektiert. Die folgenden Täler von Colmnitzbach, Bobritzsch und Freiberg Mulde wurden auf großen Brücken überquert. Am 11.8.1862 fuhr der erste Zug von Dresden nach Freiberg.

Längere Kontroversen gab es um die Verbindung von Freiberg nach Chemnitz: Zunächst wurde eine Trasse über Hainichen favorisiert. Letztlich entschied man sich für die kürzere, aber teurere Variante über Oederan, die wiederum eine Steilrampe und den Bau mehrerer Großbrücken erforderte. Zwischen Flöha und Chemnitz wurde die KBS 535 nach Annaberg mitbenutzt und „nur“ ein zweites Gleis verlegt. Am 1.4.1869 ging mit diesem Abschnitt auch die Gesamtstrecke Dresden - Zwickau in Betrieb. Sie entwickelte sich schon bald zu einem wichtigen Bindeglied im Eisenbahnverkehr zwischen Schlesien und Süddeutschland.

Schon in den 1880er Jahren war der Eisenbahnknoten Chemnitz den gestiegenen Verkehrsleistungen (insbesondere im Güterverkehr) nicht mehr gewachsen. Trotz größerer Erweiterungen an verschiedenen Stellen wurde der Neubau eines Rangierbahnhofs unumgänglich. Man entschied sich schließlich für einen

Standort östlich der Stadt. 1896 wurde mit dem Bau begonnen und 1902 der Rangierbahnhof bei Hilbersdorf eröffnet.

Um die Jahrhundertwende nahmen Straßen- und Zugverkehr in Chemnitz stetig zu und die vielen Bahnübergänge wurden zu immer größeren Hindernissen. Von 1903 bis 1909 wurde deshalb bei laufendem Betrieb die Trasse von Chemnitz Hbf und Altchemnitz tiefergelegt und weiter bis Kappel über das Straßenniveau angehoben und viergleisig ausgebaut. Da die Strecke nach Adorf ebenfalls ein zweites Gleis erhielt, lagen bis Chemnitz Süd fortan sechs Gleise nebeneinander.

Zwischen Dresden und Freital war die Situation ähnlich wie in Chemnitz. Auch dort legte die *Sächsische Staatsbahn* die Bahntrasse von 1901 bis 1905 höher und beseitigte die Bahnübergänge. Anschließend verlegte sie bis Tharandt vier Gleise und gestaltete die Bahnhöfe neu, um Güter- und Personenzüge zu trennen. Durch den Ersten Weltkrieg kam man auf den 3 km zwischen Dresden-Plauen und Freital-Ost nicht über Vorarbeiten hinaus.

Ab 1920 nahm der Verkehr wieder zu. Deshalb erweiterte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) bis 1924 auch Hilbersdorf - Niederwiesa auf vier Gleise. Da der Rangierbahnhof ständig an seiner Belastungsgrenze arbeitete, plante die DR sogar eine südliche Umgebungsbahn mit drei jeweils etwa 1 km langen Tunneln. Letztlich modernisierte sie aber nur den bestehenden Rangierbahnhof, wodurch der Chemnitzer Hauptbahnhof ein Engpass blieb.

In Zwickau bereitete zu dieser Zeit vor allem der größte Güterbahnhof Sachsens Kapazitätsprobleme. Konkrete Bauarbeiten begannen erst nach dem Ersten Weltkrieg und kamen nur schleppend voran: Die Höherlegung der Gleise vom Hauptbahnhof bis Pölbitz dauerte von 1921 und 1925. Größtenteils wurden die Umbauarbeiten, bei denen der Hauptbahnhof ein neues Empfangsgebäude bekam, erst Ende der 1930er Jahre fertig.

Im Zweiten Weltkrieg wurden die Bahnanlagen vor allem in und um die Großstädte Dresden, Chemnitz und Zwickau schwer beschädigt oder zerstört. Im Gegensatz zu anderen Bahnlinien sprengte die *Deutsche Wehrmacht* beim Rückzug keine größeren Brücken.

Allerdings musste die DR 1946 die KBS 530 für Reparationsleistungen an die UdSSR bis auf ein Gleis demontieren. Das beeinträchtigte die Leistungsfähigkeit erheblich, und daher verlegte die DR schon Anfang der 1950er Jahre wieder auf Teilstrecken zwischen Dresden und Chemnitz ein zweites Gleis. Komplette bis Zwickau war die allerdings erst 1976 wieder zweigleisig.

Die Elektrifizierung begann 1960. Große Schwierigkeiten bereitete der Abschnitt Dresden - Freiberg, der insbesondere bei *Edle Krone* erhebliche Profileinschränkungen aufwies. Ausgehend von Werdau erreichte der Fahrdraht 1963 Zwickau, 1965 Freiberg und am 25.9.66 Dresden Hbf. Neben der Kostenersparnis erzielte die *DR* auch kürzere Fahrzeiten, Schnellzüge mit Dampflok brauchten z.B. von Karl-Marx-Stadt nach Freiberg nur noch 35 statt 55 Minuten. Zudem brauchte man keine Schiebe- und Vorspannlokomotiven mehr auf den Steilrampen Tharandt - Klingenberg-Colmnitz und Flöha - Oederan.

Am 30.9.1973 nahm die *DR* den „verdichteten Vorortverkehr“ zwischen Dresden und Tharandt auf. Seit Mai 1992 wird dieser als Teil der *S-Bahn Dresden* vermarktet und als S3 bezeichnet. Seit 2007 wurden immer mehr S-Bahnen nach Freiberg verlängert.

Mitte der 1980er Jahre hatte der *Hetzdorfer Viadukt* über das Flöhatal bei Hetzdorf das Ende seiner Lebensdauer erreicht. Zuletzt war er nur noch mit 20 km/h befahrbar. Die *DR* entschied sich für einen 2 km langen Neubau am alten Viadukt vorbei. Die neue Trasse erhielt zwei Spannbetonbrücken mit je 344 Metern Länge über das Hetzbach- und das Flöhatal. Am 12.5.92 ging sie in Betrieb und verkürzte die Strecke Dresden - Chemnitz um 966 Meter.

Als Teil der sogenannten *Sachsen-Franken-Magistrale* führen von den frühen 1990er Jahren bis Dezember 2006 InterRegio-, InterCity- und ICE-Zügen im Zwei- oder Vier-Stunden-Takt. Von Dezember 2006 bis Dezember 2014 gab es den *Franken-Sachsen-Express* nur noch mit Dieseltriebwagen der Baureihe 612 in Nahverkehrsqualität. Ende 2014 ersetzte ihn der stündliche Regional-Express Dresden - Hof mit elektrischen Triebwagen der Baureihe 1440. Ergänzend fahren tagsüber stündlich Regionalbahnen von Dresden nach Zwickau, zwischen Chemnitz und Flöha kommen die Züge nach Pockau-Lengefeld und Annaberg-Buchholz hinzu.

Der **VD-T** hätte die neben Dresden - Leipzig für Sachsen wichtigste Bahnlinie schon in den 1990er Jahren durch zwei weitere Neubauabschnitte und zahlreiche punktuelle Verbesserungen so beschleunigt, dass IC mit passiver Neigetechnik in 70 Minuten von Dresden nach Zwickau kommen. (2010 brauchten die schnellsten IRE 87 Minuten und waren im Vergleich zur großzügig ausgebauten Autobahn A4 nicht sonderlich attraktiv.)

- Zwischen Freiberg und Hilbersdorf schneidet ein 5 km langer Neubauabschnitt mit einer neuen Muldentalbrücke einen großen Gleisbogen ab: Dank der Verkürzung um 2,2 km und größerer Kurvenradien kommen alle Züge 2 bis 3 Minuten schneller voran.

Zug	IC	(S3)	RE	(S3)	RB	IC	(S3)	RE	(S3)	RB	IC
km Dresden Hbf	7.39	<i>Flugh.</i>	7.53	<i>Flugh.</i>	8.20	8.39	<i>Flugh.</i>	8.53	<i>Flugh.</i>	9.20	9.39
> Dresden-Neustadt	>	7.33	>	8.03	>	>	8.33	>	9.03	>	>
8,7 Freital-Deuben		7.50	8.00	8.20			8.50	9.00	9.20		
10,1 Freital-Hainsberg		7.52		8.22	8.28		8.52		9.22	9.28	
13,7 Tharandt		7.57	8.05	8.27	8.32		8.57	9.05	9.27	9.32	
18,0 Edle Krone		an		an	8.37		an		an	9.37	
25,4 Klingenberg-Colmnitz			8.14		8.43			9.14		9.43	
30,8 Niederbobritzsch					8.48					9.48	
34,8 Fr.-Hilbersdorf					8.52					9.52	
37,8 Freiberg (Sachs)	8.04		8.23		8.56	9.04		9.23		9.56	10.04
	8.06		8.25		an	9.06		9.25		an	10.06
43,2 Kleinschirma		(S)	K*)	(S)			(S)	K*)	(S)		
47,6 Frankenstein		<i>Haini</i>	8.32	<i>Haini</i>			<i>Haini</i>	9.32	<i>Haini</i>		
54,9 Oederan		<i>-chen</i>	8.37	<i>-chen</i>			<i>-chen</i>	9.37	<i>-chen</i>		
61,6 Falkenau (Sachs)		>	8.42	>			>		>		
64,2 Flöha		<	8.45	<			<	9.45	<		
68,1 Niederwiesa		8.17		8.53			9.17		9.53		
77,1 Chemnitz Hbf	8.29	8.26	8.55	9.02		9.29	9.26	9.55	10.02		10.29
	8.31	8.34	8.57	9.04		9.31	9.34	9.57	10.04		10.31
80,2 Chemnitz Mitte		8.38	9.00	9.08			9.38	10.00	10.08		
82,9 Ch-Schönau		8.42		9.12			9.42		10.12		
88,6 Grüna (Sachs)		8.48		9.18			9.48		10.18		
95,6 Hohenst.-Ernstthal		8.55	9.10	9.25			9.55	10.10	10.25		
104,1 Lichtenstein (Sa.)		>	9.16	9.32			>	10.16	10.32		
108,2 Mülsen - St.Jacob		<i>Glau</i>	9.20	9.36			<i>Glau</i>	10.20	10.36		
112,4 Pöhlau		<i>-chau</i>	9.24	9.40			<i>-chau</i>	10.24	10.40		
115,6 Zwickau Süd				9.43					10.43		
117,3 Zwickau Hbf	8.51		9.29	9.46		9.51		10.29	10.46		10.51
<i>Zwickau Hbf 555</i>	8.53		9.35			9.53		10.35			10.53
<i>Plauen (oberer Bf)</i>	9.13	R	10.10			10.13	R	11.10			11.13
<i>Hof Hbf</i>	9.29	R	10.26			10.29	R	11.26			11.29

- Der Abschnitt Chemnitz - Zwickau wird durch zwei zusammen 10 km lange Neubaubauabschnitte von 49 auf 41 km verkürzt: Eine 2 km lange Spange verbindet die vorhandenen Bahnhöfe Hohensein-Ernstthal und Lichtenstein, von dort entstehen zur Industriebahn nach Pöhlau 8 km neu. Die dann benutzte Industriebahn wird auf weiteren 10 km zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Das Fahrplanangebot wäre beim **VD-T** breiter gefächert als in der Realität, um mehr Zielgruppen ein attraktives Angebot zu unterbreiten:

- Der IC braucht nur 70 Minuten von Dresden nach Zwickau und ist daher über weitere Entfernungen zum PKW konkurrenzfähig. Die Benutzung von Fahrgästen über kürzere Strecken steuert der **VD-T** über zeitabhängige IC-Zuschläge.

Hof Hbf	7.31			7.34	R	8.31			8.34	R	9.31
Plauen (oberer Bf)	7.47			7.50	R	8.47			8.50	R	9.47
Zwickau Hbf 555	8.07			8.25		9.07			9.25		10.07
Zug	IC	RB	(S)	RE	(S)	IC	RB	(S)	RE	(S)	IC
km Zwickau Hbf	8.09		8.14	8.31		9.09		9.14	9.31		10.09
1,7 Zwickau Süd			8.16					9.16			
4,9 Pöhlau			8.19	8.35	Glau			9.19	9.35	Glau	
9,1 Mülsen - St.Jacob			8.23	8.39	-chau			9.23	9.39	-chau	
13,2 Lichtenstein (Sa.)			8.27	8.43	>			9.27	9.43	>	
21,7 Hohenst.-Ernstthal			8.34	8.49	9.04			9.34	9.49	10.04	
28,7 Grüna (Sachs)			8.41		9.11			9.41		10.11	
34,4 Ch-Schönau			8.47		9.17			9.47		10.17	
37,1 Chemnitz Mitte			8.51	8.59	9.21			9.51	9.59	10.21	
40,2 Chemnitz Hbf	8.29		8.56	9.03	9.26	9.29		9.56	10.03	10.26	10.29
49,2 Niederwiesa			8.58	9.05	9.34	9.31		an	10.05	10.34	10.31
53,1 Flöha			9.05		9.41					10.41	
55,7 Falkenau (Sachs)			>	9.16	>			9.16	>		
			<	9.17	<			10.17	<		
62,4 Oederan			Haini	9.22	Haini				10.22	Haini	
69,7 Frankenstein			-chen	9.27	-chen				10.27	-chen	
74,1 Kleinschirma			K*)						K*)		
79,5 Freiberg (Sachs)	8.54	ab		9.35		9.54	ab		10.35		10.54
82,5 Fr-Hilbersdorf		9.04		9.37		9.56	10.04		10.37		10.56
86,5 Niederbobritzsch		9.07					10.07				
91,9 Klingenb.-Colmnitz		9.11					10.11				
99,3 Edle Krone		9.16		9.45			10.16		10.45		
		9.22	(S3)		(S3)		10.22	(S3)		(S3)	
103,6 Tharandt		9.27	9.33	9.54	10.03		10.27	10.33	10.54	11.03	
107,2 Freital-Hainsberg		9.31	9.37		10.07		10.31	10.37		11.07	
108,6 Freital-Deuben			9.39	9.59	10.09			10.39	10.59	11.09	
> Dresden Mitte	>	>	9.56	>	10.26	>	>	10.56	>	11.26	>
117,3 Dresden Hbf	9.21	9.39	Flugh.	10.07	Flugh.	10.21	10.39	Flugh.	11.07	Flugh.	11.21

Gesamtverkehre: Zwickau - Chemnitz - Flöha → KBS 528 und Tharandt - Dresden → KBS 513

- Der RE braucht wie in der Realität etwa 1½ Stunden von Dresden nach Zwickau. Er ist vor allem für Fahrgäste zwischen den Großstädten und Umsteiger von den vielen Zweigstrecken interessant.

- Die RB fahren nicht wie in der Realität von Dresden nach Zwickau durch, weil dafür IC und RE die bessere Wahl sind. Sie bedienen nur Teilstrecken und bieten in Freiberg und Chemnitz Anschluss zu den schnelleren Zügen.

K*) Der Ort Kleinschirma liegt relativ weit vom Bahnhof entfernt. Er würde daher beim **VD-T** attraktiver mit einer stündlichen Buslinie Freiberg x.01 Uhr - Frankenberg x.40 Uhr bedient, die an beiden Endstationen direkte S-Bahn-Anschluss bietet.

531 (Schmalspurb.) Rabenau - Dippoldiswalde - Kurort Kipsdorf

Nach mehreren erfolglosen Petitionen begann im Dezember 1878 endlich die Vermessung für eine *Secundärbahn* von Hainsberg nach Schmiedeberg. Der Bau einer normalspurigen Bahn hätte im engen *Weißeritztal* Tunnel erfordert und andere Trassen hätten Steigungen bis 25 % gebraucht. Daher entschieden sich die *Sächsischen Staatseisenbahnen* für eine Schmalspurbahn, die mit maximal 17 % auskam. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Deutschland nur im Rheinland mit der *Bröltalbahn* eine dem öffentlichen Verkehr dienende Schmalspurbahn!

Die eigentlichen Bauarbeiten begannen am 16.7.81 und schon am 18.10.82 fuhr der erste Probezug. Der planmäßige Zugverkehr begann am 1.11.82 mit zunächst drei gemischten Zugpaaren nach Schmiedeberg. Ab dem 3.9.83 konnten sie bis Kipsdorf weiter fahren – der Bau der 26,3 km hatte nur 26 Monate gedauert!

Von Anfang an hatte die Bahn große Bedeutung für Personen- und Güterverkehr. Ab 1902 wurden normalspurige Güterwagen auf Rollböcken befördert, um das Umladen in Hainsberg zu sparen. Bei Ausflüglern entwickelten sich der Rabenauer Grund, die Talsperre Malter und (vor allem für Wintersportler) der Endpunkt Kipsdorf zu beliebten Zielen.

Als Konsequenz aus dem verheerenden Hochwasser von 1897 entstand von 1908 bis 1913 die *Talsperre Malter*, wofür die *Weißeritzalbahn* zwischen Spechtritz und Dippoldiswalde auf 6,9 km neu trassiert und höher gelegt wurde. Von 1920 bis 1924 folgten 4,3 Neubau-km zwischen Obercarsdorf und Buschmühle als Ersatz für die enge Ortsdurchfahrt in Schmiedeberg, wo das Gleis am Rand der heutigen Bundesstraße 170 lag.

In den folgenden Jahren modernisierte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) die *Weißeritzalbahn* umfassend. Nach dem Umbau des Bahnhofs Kipsdorf 1933/34 war sie die modernste sächsische Schmalspurbahn, auf der bis zu 56 Achsen lange Reisezüge fahren konnten. Für Wintersportler gab es planmäßig Reisezüge mit 13 Personen- und einem Gepäckwagen, die über 550 Sitzplätze boten.

Im Verlauf des Zweiten Weltkrieges wurde der Fahrplan (wie vielerorts) immer weiter eingeschränkt. Von direkten Kriegseinwirkungen blieb das Weißeritztal dank seiner Frontferne verschont. Nach der Besetzung durch die *Rote Armee* wurde der Zugverkehr im Mai 1945 dennoch eingestellt. Der Neubeginn war schwierig, da die meisten Dampflok schadhafte waren und das kriegszerstörte *Ausbesserungswerk Chemnitz* sie nicht reparieren konnte. Das Personal erledigte die Arbeiten soweit es ging selbst und ermöglichte dadurch ab 15.6.45 wenigstens einen eingeschränkten Fahrplan. Einen erheblichen Rückschlag gab es 1946, weil die UdSSR einen Teil der Loks als Reparationsleistung verlangte.

Im Fahrplan von 1953 gab es wieder 7 Reisezugpaare an Werktagen. Der Ausflugsverkehr nahm stetig zu: Für Wintersportler gab es wie vor dem Krieg Vor- oder Nachzüge zu den planmäßigen Zügen, um den enormen Andrang zu bewältigen.

Ab 1960 untersuchte die *DR* die Wirtschaftlichkeit aller Nebenstrecken in der DDR. Passend zum europaweiten Trend von der Schiene auf die Straße beschloss sie 1964 die Stilllegung aller Schmalspurbahnen bis 1975 und verbot größere Investitionen in deren Infrastruktur. Noch 1964 führte sie den *Vereinfachten Nebenbahnbetrieb* nach Kipsdorf ein und zog die Fahrdienstleiter aus Seifersdorf, Obercarsdorf und Schmiedeberg ab. Die Weichen stellte fortan das Zugpersonal, was die Fahrzeiten natürlich verlängerte. Hinzu kamen immer mehr Langsamfahrstellen durch schlechte Gleislagen. Kein Wunder, dass immer mehr Fahrgäste die schnellere Buslinien bevorzugten. Das Ende des Zugverkehrs schien nur noch eine Frage der Zeit zu sein.

Einen Großteil des Güterverkehrs verlagerte die *DR* zu den Bahnhöfen Hainsberg, Potschappel, Dresden-Reick und Friedrichstadt und schloss 1968 die Ladestellen Seifersdorf, Malter, Obercarsdorf und Kipsdorf. Der Bahn blieben nur die Massentransporte, die der Kraftverkehr nicht übernehmen konnte, zum Beispiel zur Gießerei in Schmiedeberg und zu mehreren Betrieben in Dippoldiswalde.

Ab 1970 änderte sich die Stimmung in der DDR zugunsten der Schiene. Daher beschloss die *DR-Hauptverwaltung* 1973 die langfristige Erhaltung von sieben Schmalspurbahnen, zu denen auch die *Weißeritztalbahn* gehörte. Sie sollten vorrangig zu einer touristischen Attraktion entwickelt werden, aber auch den regulären Reise- und Güterverkehr behalten.

Die *DR* konnte die lange vermiedenen Investitionen nur langsam aufholen. Gleisenerneuerungen beschränkten sich meist auf kürzere Abschnitte und mehrfach drohte eine Sperrung der *Weißeritztalbahn* wegen Oberbauschäden. Nur das Engagement der Bahnmeisterei und der Einsatz von Freiwilligen (z.B. im Rahmen von *Studentensommern*) verhinderten das. Die geplante Beschaffung neuer bulgarischer Reisezugwagen ließ sich nicht finanzieren. Daher modernisierte man ab 1977 das vorhandene Rollmaterial grundlegend.

Die *DR* strebte weiterhin die Einstellung des Güterverkehrs an, was aber an den fehlenden Kapazitäten des Kraftverkehrs scheiterte. Erst nach der *DDR-Ölkrise* von 1981 stieg die Transportmenge dank der staatlich verordneten Verlagerung von Straßentransporten wieder an. Oft mussten zwei Lokomotiven die Güterzüge bis Dippoldiswalde ziehen. Der Winterfahrplan 80/81 enthielt immer noch sieben Reisezugpaare an Werktagen und fünf an Sonn- und Feiertagen. Besondere Wintersportzüge gab es nicht. Ein herausragendes Ereignis war die 100-Jahrfeier 1983: Während der Festwoche vom 27.8. bis 4.9. fuhren viele Sonderzüge.

Die *politische Wende* in Deutschland brachte der *Weißeritztalbahn* 1990 erhebliche Rückgänge im Personen- und Güterverkehr: In kurzer Zeit stellte ein Großteil der Betriebe (wie z.B. die Gießerei in Schmiedeberg und das Küchenmöbelwerk in Obercarsdorf) die Produktion ein. Nur der Ausflugsverkehr blieb nahezu konstant.

Nach der Gründung der *Deutschen Bahn AG* (DB) zum 1.1.94 strebte der neue Eigentümer schnellstmöglich die Privatisierung oder Stilllegung der Strecke an. Infolge dieser Entwicklung stellte das *Landesamt für Denkmalpflege Sachsen* die *Weißeritztalbahn* am 14.3.94 einschließlich der Fahrzeuge unter Denkmalschutz. Am 31.12.94 beendete die DB den Güterverkehr gegen den Wunsch der Betriebe in Schmiedeberg, Naundorf und Dippoldiswalde.

Bestrebungen des Freistaates Sachsen, die *Weißeritztalbahn* mit einer landeseigenen Gesellschaft zu betreiben, führten nicht zum Erfolg. An der Privatisierung zeigten weder der Weißeritzkreis noch die Anliegergemeinden Interesse. Die DB beabsichtigte daher 1998 die Einstellung. Diese verhinderte ein buchstäblich in letzter Minute ausgehandelter Verkehrsvertrag mit dem *Verkehrsverbund Oberelbe* (VVO). Am 31.12.00 übernahm die DB-Tochter *Mitteldeutsche Bahnreinigungsgesellschaft* (BRG) die Betriebsführung mit werktags acht Zugpaaren im Zweistundentakt, die jährlich rund 200.000 Fahrgäste beförderten.

Am 12. und 13.8.02 zerstörte erneut ein Jahrhunderthochwasser die Strecke, vor allem zwischen Coßmannsdorf und Spechtritz sowie Buschmühle und Kipsdorf. Der Bahnbetrieb wurde eingestellt und Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Dank zahlreicher Spenden von Eisenbahnfreunden konnte schon bald der wenig beschädigte Abschnitt Seifersdorf - Dippoldiswalde repariert werden. Von 2003 bis 2006 führte die *IG Weißeritztalbahn e.V.* dort Sonderfahrten durch und hielt mit vielen werbewirksamen Aktionen die Strecke im Bewusstsein der Öffentlichkeit.

Am 14.09.04 wurde kurz vor den Wahlen in Sachsen mit einem „verfrühten Spatenstich“ der vermeintliche Beginn des Wiederaufbaus gefeiert. Allerdings gab es weder eine fertige Planung noch eine gesicherte Finanzierung. Erst 2007 wurden die letzten offenen Fragen geklärt und die Arbeiten begonnen. Für knapp 20 Millionen Euro wurden die 15 km von Freital-Hainsberg nach Dippoldiswalde gleichsam „auf vorhandener Trasse neu gebaut“.

Ab dem 14.12.08 fuhren täglich 6 Zugpaare im angenäherten Zweistundentakt. Dafür bestellte der VVO jährlich rund 66.000 Zug-km bei der neu gegründeten *Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft* (SDG), die auch *Fichtelberg-* und *Lößnitzgrundbahn* betreibt. In den ersten Wochen mussten die Züge auf bis zu zehn Wagen verstärkt werden, um den Andrang zu bewältigen. Insgesamt nutzten im ersten Jahr mehr als 185.000 Fahrgäste die *Weißeritztalbahn*. 2011 ging die Nachfrage etwas zurück auf 160.000 Fahrgäste.

Am 31.1.12 bewilligte das sächsische Kabinett 15 Millionen Euro für den Wiederaufbau der 11,3 km nach Kipsdorf. Aber erst am 1.3.16 begannen die wesentlichen Arbeiten. Die feierliche Eröffnung fand am 17.6.17 statt und zwei Tage später trat der Normalfahrplan in Kraft: An 350 Tagen im Jahr gibt es nur zwei Zugpaare Freital-Hainsberg - Kurort Kipsdorf, ein drittes Zugpaar fährt zur Mittagszeit nur bis Dippoldiswalde. Auf der Nordhälfte halbiert sich das Angebot dadurch. Nur an 16 Tagen mit besonders hoher Nachfrage (wie Himmelfahrt und Pfingsten) werden zwei Dampfzug-Garnituren eingesetzt, um zwei zusätzliche Zugpaare auf der Gesamtstrecke anzubieten.



Maximilian Ritter fotografierte 99 1608 am 17.12.13 auf dem Viadukt in Schmiedeberg.

Beim **VD-T** hätte sich die *Weißeritztalbahn* nach der Wende ganz anders entwickelt und die S-Bahn den Abschnitt Hainsberg - Rabenau übernommen (→ KBS 513). Während die Schmalspurzüge mit höchstens 30 km/h dort 16 bis 18 Minuten brauchen, schafft es die S-Bahn auf ihrer geradlinigeren Trasse in 6 Minuten und wird dadurch zu PKW und Bus konkurrenzfähig. Die neue Trasse liegt bis zu 20 Meter höher und wäre dadurch nicht mehr so hochwassergefährdet.

Auch der Abschnitt Rabenau - Dippoldiswalde hätte beim **VD-T** mehr Bedeutung für den Alltagsverkehr als in der Realität, da der Bahnhof Rabenau dichter am Stadtzentrum läge und die Züge nach Spechtritz, Seifersdorf und Malter schneller als die Busse wären. Der in der Realität 2000 - 2002 und 2008 - 2017 angebotene 2-Stunden-Takt wäre ein angemessenes Angebot.

Ein Schmalspur-Dieseltriebwagen schafft es, exakt alle 2 Stunden auf den 21 km zwischen Rabenau und Kurort Kipsdorf zu pendeln. Im Weißeritztal möchte man aber dampflokbespannte Züge sehen. Und da müssen die Loks an den Endstationen umsetzen und Wasser und Kohlen auffüllen. Ein exakter 2 Std-Takt klappt daher nur zwischen Rabenau und Schmiedeberg (Var. 1). Alternativ dazu kann man überlagerte 4-Std-Takte nach Dippoldiswalde und Kipsdorf fahren (Var.2).

<i>Dresd.-Neustadt</i>	8.47	H9.10	10.47	H11.10	12.47		8.17	10.47	12.17	14.47	16.17
<i>Dresden Hbf</i>	F8.53	9.23	F10.53	11.23	F12.53		F8.20	F10.53	F12.20	F14.53	F16.20
<i>Freital-Hainsberg</i>	9.06	<	11.06	<	13.06		8.36	11.06	12.36	15.06	16.36
<i>Rabenau 513</i>	9.12	>	11.12	>	13.12		8.42	11.12	12.42	15.12	16.42
Variante	VARIANTE 1						VARIANTE 2				
Zug / Bus											
km Rabenau [neu]	9.17	>	11.17	>	13.17		8.47	11.17	12.47	15.17	16.47
2,0 Spechtritz	9.22	<	11.22	<	13.22		8.52	11.22	12.52	15.22	16.52
3,9 Seifersdorf	9.27	>	11.27	>	13.27		8.57	11.27	12.57	15.27	16.57
6,1 Malter	9.32	<	11.32	<	13.32		9.02	11.32	13.02	15.32	17.02
10,1 Dippoldiswalde	39/40	9.57	39/40	11.57	39/40		10/12	11.40	10/12	15.40	10/12
12,6 Ulberndorf	9.45	10.02	11.45	12.02	13.45		9.17	an	13.17	an	17.17
14,1 Obercarsdorf	9.48	10.04	11.48	12.04	13.48		9.20		13.20		17.20
16,0 Schm.-Naundorf	9.51	10.06	11.51	12.06	13.51		9.23	↓	13.23	↓	17.23
17,3 Schmiedeberg	9.55	10.09	11.55	12.09	13.55		9.26	(D)	13.26	(D)	17.26
18,6 Buschmühle	an	10.11	an	12.11	an		9.29	>	13.29	>	17.29
21,4 Kurort Kipsdorf		10.16		12.16			9.35	12.16	13.35	16.16	17.35
<i>Altenberg Bf</i> 		10.27		12.26				12.27		16.27	
<i>Altenberg Bf</i> 		9.33		11.33			9.34 (K)		13.34 (K)		17.34
Variante	VARIANTE 1						VARIANTE 2				
Zug / Bus											
km Kurort Kipsdorf		9.44		11.44			9.55		13.55		17.55
2,8 Buschmühle	ab	9.49	ab	11.49	ab		10.00		14.00		18.00
4,1 Schmiedeberg	10.05	9.51	12.05	11.51	14.05		10.03		14.03		18.03
5,4 Schm.-Naundorf	10.08	9.54	12.08	11.54	14.08		10.06		14.06		18.06
7,3 Obercarsdorf	10.11	9.56	12.11	11.56	14.11		10.09		14.09		18.09
8,8 Ulberndorf	10.14	9.58	12.14	11.58	14.14		10.12	ab	14.12	ab	18.12
11,3 Dippoldiswalde	20/21	10.03	20/21	12.03	20/21		18/20	11.50	10/12	15.50	10/12
15,3 Malter	10.28	<	12.28	<	14.28		10.28	11.58	14.28	15.58	18.28
17,5 Seifersdorf	10.33	>	12.33	>	14.33		10.33	12.03	14.33	16.03	18.33
19,4 Spechtritz	10.38	<	12.38	<	14.38		10.38	12.08	14.38	16.08	18.38
21,4 Rabenau [neu]	10.43	>	12.43	>	14.43		10.43	12.13	14.43	16.13	18.43
<i>Rabenau 513</i>	10.48	>	12.48	>	14.48		10.48	12.18	14.48	16.18	18.48
<i>Freital-Hainsberg</i>	10.53	<	12.53	<	14.53		10.53	12.23	14.53	16.23	18.53
<i>Dresden Hbf</i>	F11.07	10.37	F13.07	12.37	F15.07		F11.07	F12.40	F13.07	F14.40	F15.07
<i>Dresd.-Neustadt</i>	11.12	H10.49	13.12	H12.49	15.12		11.12	12.42	15.12	16.42	19.12

(F) In Freital-Deuben bzw. Freital-Hainsberg umsteigen, (H) In Dresden Hbf umsteigen
 (D) Busanschluss in Dippoldiswalde, (K) Busanschluss in Kurort Kipsdorf → Variante 1

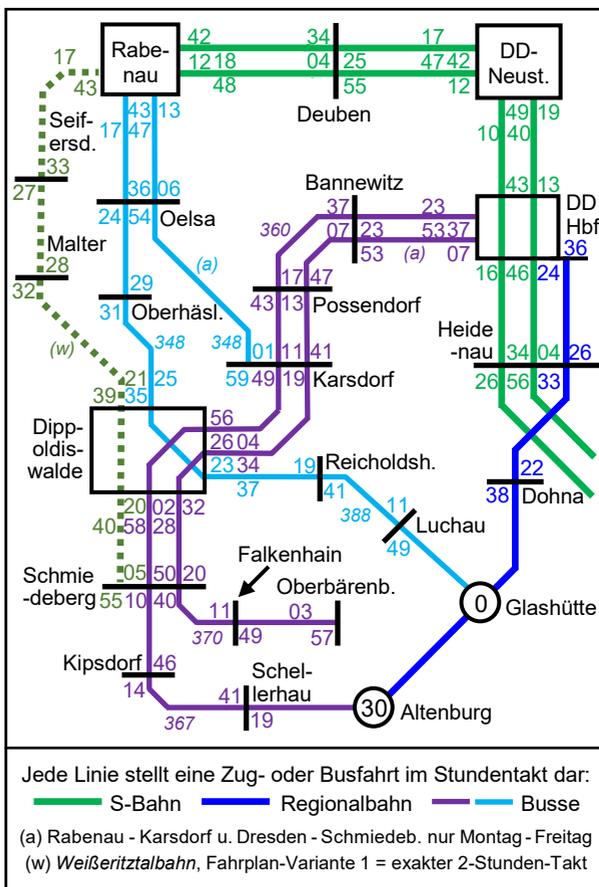
Variante 1 passt besser zur Buslinie 360, die beim **VD-T** wie in der Realität stündlich zwischen Dresden, Dippoldiswalde und Altenberg pendelt. Dadurch ergeben sich ganztägig im 2-Stunden-Takt Rundreisemöglichkeiten in beiden Richtungen mit der „modernen“ **Müglitztalbahn** (→ KBS 501) und der „historischen“ **Weißeritztalbahn**.

Dresden / Rabenau - Dippoldiswalde - Altenberg

Der **Verkehrsverbund Oberelbe** (VVO) vertaktete 2014 den umfangreichen Busverkehr südlich von Dresden und ordnete ihn neu: Die VVO-Linien 348 Freital-Deuben - Rabenau und 360 Dresden - Dippoldiswalde - Schmie-
 deberg fahren seither (mit wenigen Ausnahmen) montags bis freitags tagsüber alle 30 Minuten und abends sowie am Wochenende stündlich. Montags bis freitags fährt der 348er abwechselnd stündlich nach Dippoldiswalde oder Karsdorf weiter und der 360er als 367 über Kipsdorf oder als 370 über Oberbärenburg nach Altenberg.

Bevölkerung und Touristen bekommen dadurch ein sehr attraktives Angebot mit vielen Direktverbindungen und guten Anschlüssen. Ein kleiner Wermutstropfen ist, dass die Busse auch Fahrgäste von der **Weißeritztalbahn** „abwerben“.

Auch beim **VD-T** wäre „das Bessere der Feind des Guten“ und es würde nur den Einwohnern der Orte von Coßmannsdorf bis Malter keine Alternative zur Bahn geboten. Dampfzüge könnten sie natürlich ohne Aufpreis mit den regulären Verbindungsfahrscheinen nutzen.



Die Fahrpläne der Busse und der KBS 531 böten zudem gute Anschlüsse und gäben auch Bewohnern anderer Orte einen Anreiz, im Alltag ab und zu mit der *Weißeritztalbahn* zu fahren.

532 Freiberg - Mulda - Holzhau

Schon 1864 gab es mehrere Bahnprojekte, um die Braunkohle aus dem Nordböhmischen Becken kostengünstig zu den Bergbau- und Erzverarbeitungsbetrieben in Freiberg zu transportieren. Die sächsische Regierung erteilte der *Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie* (LDE) 1873 die Konzession für die Strecke von Freiberg bis zur Landesgrenze bei Moldau (heute Moldava).

Am 8.7.1875 eröffnete die *LDE* die ersten 10 km von Freiberg nach Lichtenberg, ab 2.11.1875 ging es 4 km weiter nach Mulda. Am 1.7.1876 übernahm das Königreich Sachsen die Strecke von der in Finanznot geratenen *LDE* und stellte sechs Wochen später die 12 km bis Bienenmühle fertig. Dank neuer gesetzlicher Möglichkeiten wurden die letzten 13 km nach Moldau an der Landesgrenze als Sekundärbahn errichtet, was deutliche Einsparungen bei Bau und Betrieb brachte. Der Oberbau entsprach wegen der erwarteten schweren Kohlezüge aber Hauptbahnstandards. Ab 6.12.1884 konnten provisorische Güterzüge fahren, offiziell wurde die Strecke Freiberg - Moldau - Brüx (heute Most) am 18.5.1885 eröffnet. Der erste Fahrplan enthielt drei Personenzüge je Richtung.

Der Güterverkehr erfüllte die Erwartungen: Ab 1900 fuhren täglich zehn Güterzüge je Richtung mit bis zu 45 Wagen und 450 Tonnen Fracht. Transportiert wurden neben der Kohle auch Holz und die Erzeugnisse der örtlichen Industrie. Von Freiberg bis Lichtenberg wurde die Strecke 1892 wegen des hohen Verkehrsaufkommens sogar zweigleisig ausgebaut.

Der Zerfall *Österreich-Ungarns* nach dem Ersten Weltkrieg führte zu erheblichen Rückgängen: Die Tschechoslowakei exportierte wesentlich weniger Braunkohle, das Aufkommen stabilisierte sich schließlich bei 4 bis 5 Güterzugpaaren täglich. 1922 wurde die bisherige Hauptbahn Freiberg - Bienenmühle zur Nebenbahn abgestuft, wodurch die Höchstgeschwindigkeit von 75 auf 50 km/h sank.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkriegs fuhr am 7.5.1945 der letzte Zug von Moldau nach Freiberg. Die deutsche Wehrmacht sprengte am Abend den Viadukt bei Lichtenberg. Die Demontage von 250 Meter Gleis an der Staatsgrenze (39,1 km ab Freiberg) unterbrach die Strecke 1948 endgültig. Bis 1952 erhielt vereinzelt noch ein Kohlehändler nahe der Grenze Güterwagen. Im Frühjahr 1953 baute die *Deutsche Reichsbahn* (DR) das Gleis ab dem Bahnhof Hermsdorf-Rehefeld (in km 36,4) ab. Am 7.2.72 stellte die sie auch den Betrieb ab Holzhau (km 30,7) ein.

1998 wurden die 25 km von Louka u Litvínova (früher Wiesa-Oberleutensdorf) bis Moldava einschließlich aller Gebäude und Anlagen als *Kulturdenkmal der Tschechischen Republik* unter Denkmalschutz gestellt. In dieser Zeit wurde mehrfach der Wiederaufbau der grenzüberschreitenden Verbindung diskutiert. Eine tschechische Studie von 2006 sah sogar eine Einbeziehung in das Projekt *Regiotram Most* vor. Das vor allem dem Tourismus dienende Vorhaben scheiterte aber letztlich an den hohen Kosten und fehlendem politischen Willen.

Bis 27.5.00 stellte die *Deutschen Bahn AG* die Züge für den Personenverkehr. Dann pachtete die *RP-Eisenbahn GmbH* die Strecke und sanierte sie. Dabei wurde die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 80 km/h angehoben und zwei neue Haltepunkte eingerichtet. Am 25.11.00 übernahm die neu gegründete *Freiberger Eisenbahngesellschaft (FEG)* den Betrieb.

2010 fuhr die *FEG* zwischen Freiberg und Holzhau werktags im Stundentakt mit Zugkreuzungen in Mulda. An Wochenenden genügte ein Triebwagen für den 2-Stunden-Takt. In den Folgejahren wurde das Angebot montags bis freitags teilweise zum 2-Stunden-Takt ausgedünnt, vor allem in den Schulferien. Der letzte regelmäßige Güterkunde war bis 2015 die Papierfabrik Weißenborn.

Beim **VD-T** hätte sich die KBS 532 ähnlich wie in der Realität entwickelt. Die RB würden aber wenigstens bis Mulda immer stündlich fahren, um den *RVE-Buslinien* 735 nach Zethau und 738 nach Sayda gute Anschlüsse zu bieten.

Für die dünne Besiedelung zwischen Mulda und Holzhau genügt der 2-Std-Takt zeitse. Der **VD-T** würde mit einer regelmäßigen Busverbindung nach Altenberg zusätzliche Nachfrage erzeugen: Sie ermöglicht Touristen flexible Rundreisen durch das Erzgebirge.

7.31 7.54	8.31 8.54	9.31 9.54	Leipzig Hbf Freiberg 530	10.29 10.06	11.29 11.06	12.29 12.06
7.41 8.04	8.41 9.04	9.41 10.04	Dresden Hbf Freiberg 530	10.19 9.56	11.19 10.56	12.19 11.56
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.08	9.08	10.08	km Freiberg	9.52	10.52	11.52
8.14	9.14	10.14	5,0 Berthelsdorf	9.45	10.45	11.45
8.17	9.17	10.17	6,5 Weißenborn	9.42	10.42	11.42
8.22	9.22	10.22	10,2 Lichtenberg	9.37	10.37	11.37
8.28	9.28	10.28	14,3 Mulda (Erzgeb)	9.31	10.31	11.31
8.31	9.31	10.31		9.28	10.28	11.28
8.40	9.40	10.40	21,5 Nassau (Erzgeb)	9.19	10.19	11.19
8.43	9.43	10.43	23,3 Clausnitz	9.16	10.16	11.16
8.47	9.47	10.47	26,1 Bienenmühle	9.12	10.12	11.12
8.50	9.50	10.50	28,5 Rechenberg	9.09	10.09	11.09
8.52	9.52	10.52	29,8 x Holzhau Skilift	9.07	10.07	11.07
8.54	9.54	10.54	30,7 Holzhau Bf	9.06	10.06	11.06
9.02		11.02	Holzhau Bf 	8.58		10.58
9.16		11.16	Rehef.-Zaunhaus	8.44		10.44
9.27		11.27	Altenberg Bf	8.33		10.33

Blaue Züge fahren nur Montag - Freitag an Schultagen + feiertagen



533 (Chemnitz -) Flöha - Hetzdorf - Pockau - Olbernhau

Am 15.8.1871 wurde die *Chemnitz-Komotauer Eisenbahngesellschaft* (CKE) zum Bau und Betrieb der Strecke gegründet. Ein halbes Jahr später fand der erste Spatenstich statt. Um schnell voranzukommen, wurde an fünf Bauabschnitten gleichzeitig begonnen. Wegen der schwierigen Geländebedingungen in den engen Tälern der Schwarzen und Roten Pockau verlegte man das Gleis überwiegend auf Brücken und Bahndämmen. Insgesamt waren rund 1,6 Mio m³ Erdmasse zu bewegen.

Am 3.2.75 traf die erste Lokomotive in Marienberg ein, kam aber wegen der Schneemassen nicht wie geplant nach Reitzenhain. Erst am 24.5.75 gingen die 39 km von Flöha nach Marienberg offiziell in Betrieb, der Lückenschluss über Reitzenhain nach Komotau an der Buschtährader Eisenbahn folgte am 12.7.75. Schon nach dem ersten Betriebsjahr musste die *CKE* die Strecke wegen großer Verluste verkaufen. Am 4.12.1876 erwarb das Königreich Sachsen die Strecke.

Am 1.10.1895 wurde die 22 km lange Zweigstrecke von Pockau über Olbernhau nach Neuhausen als normalspurige Sekundärbahn eröffnet. Wegen der geplanten Weiterführung nach Böhmen wurden auch dort alle Brücken für einen zweigleisigen Ausbau vorbereitet.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges endete der grenzüberschreitende Verkehr nach Komotau (ab 1945: Chomutov), wodurch der Bahnhof Reitzenhain erheblich an Bedeutung verlor. Der gleichnamige Ort hat nur knapp 300 Einwohner! In den 1970er Jahren bauten DDR und CSSR eine Straßenbrücke anstelle der Eisenbahnbrücke über den Grenzbach, danach war nicht mehr mit der Reaktivierung der Bahnlinie zu rechnen. Am 1.10.78 fuhr der letzte Personenzug und am 8.1.94 der letzte Güterzug von Marienberg nach Reitzenhain. Offiziell stillgelegt wurde dieser Abschnitt am 15.12.1998.

Zwischen Olbernhau und Neuhausen endete der Güterverkehr zum 31.12.93. Personenzüge fuhren noch bis zum 9.6.2001, danach sperrte die *Deutsche Bahn AG* (DB) den Abschnitt wegen Oberbaumängeln. Auf den 12,5 km von Pockau nach Marienberg fuhren zwar schon ab 23.7.98 keine Personenzüge mehr. Das diente aber einer grundhaften Sanierung für fast 24 Millionen Euro. Als die Arbeiten im Juli 1999 fast fertig waren, richtete ein Hochwasser starke Schäden an. Erst im Frühjahr 2002 wurde beschlossen, die Strecke wieder aufzubauen. Das Augusthochwasser 2002 mit Zerstörungen zwischen Flöha und Pockau verzögerte die Bauarbeiten: Am 29.1.05 ging zunächst Flöha - Olbernhau wieder in Betrieb, am 4.9.06 folgte Pockau - Marienberg.

Ab 10.12.06 gab es das dichteste Fahrplanangebot in der Geschichte der *Flöhatalbahn*: Von Chemnitz und Olbernhau fuhren werktags stündlich Züge und von Pockau nach Marienberg vier Zugpaare. Leider waren die Anschlüsse in Pockau schlecht und es fanden sich weniger Fahrgäste als erwartet ein. Das Angebot wurde daher in den folgenden Jahren schrittweise ausgedünnt: Ab September 2007 fuhr montags bis freitags nur noch ein Zugpaar für den Schülerverkehr nach Marienberg, dafür fuhren am Wochenende vier Zugpaare. Ab 11.12.11 wurden alle Züge am Wochenende durch Rufbusse ersetzt und am 15.12.13 auch das letzte Schülerzugpaar montags bis freitags gestrichen. Die Stadt Marienberg kaufte daraufhin die Trasse und ließ alle Gleise und bahntechnische Anlagen entfernen. Der Gleisrückbau wurde im September 2013 abgeschlossen und der neue Rad- und Wanderweg 2014 eröffnet.

Besser sieht es zwischen Chemnitz und Olbernhau aus: Dort wurde der Fahrplan seit 2010 „nur“ ausgedünnt. Meistens fahren die Züge im 2-Stunden-Takt und nur noch in den Hauptverkehrszeiten stündlich. Überraschenderweise wurden 2010 die 9,5 km von Olbernhau nach Neuhausen für gelegentliche Sonderzüge wieder betriebsfähig hergerichtet. Wegen der wenigen Einwohner im Einzugsgebiet dieses Abschnittes ist aber nicht mehr mit regelmäßigem Nahverkehr auf der Schiene zu rechnen.

7.51	8.51	9.51	Dresden Hbf	9.09	10.09	11.09
8.21	9.21	10.21	Freiberg	8.39	9.39	10.39
8.45	9.45	10.45	Flöha 530	8.15	9.15	10.15
8.34	9.34	10.34	Chemnitz Hbf	9.26	10.26	11.26
8.48	9.48	10.48	Flöha 530	9.12	10.12	11.12
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.52	9.52	10.52	km Flöha	9.08	10.08	11.08
8.56	9.56	10.56	3,5 Falkenau unt.Bf	9.04	10.04	11.04
58/01	58/01	58/01	5,7 Hetzdorf (Flöhatal)	58/01	58/01	58/01
9.05	10.05	11.05	8,8 Hohenfichte	8.54	9.54	10.54
9.09	10.09	11.09	11,6 Leubsdorf	8.50	9.50	10.50
9.14	10.14	11.14	15,4 Grünh.-Borstend.	8.45	9.45	10.45
9.17	10.17	11.17	18,0 xFloßmühle	8.42	9.42	10.42
9.20	10.20	11.20	20,7 Reifland-Wünsch.	8.39	9.39	10.39
9.22	10.22	11.22	22,2 Lengefeld-Rauenst.	8.37	9.37	10.37
9.28	10.28	11.28	26,7 Pockau	8.31	9.31	10.31
9.31	10.31	11.31		8.28	9.28	10.28
9.35	10.35	11.35	29,5 xNennigmühle	8.24	9.24	10.24
9.40	10.40	11.40	33,5 xBlumenau	8.19	9.19	10.19
9.44	10.44	11.44	36,1 xOlbernhau West	8.15	9.15	10.15
9.46	10.46	11.46	37,3 Olbernhau Mitte	8.13	9.13	10.13
9.48	10.48	11.48	38,4 xOlb.,Tannenweg	8.11	9.11	10.11
9.50	10.50	11.50	39,5 Olbernhau-Grünthal	8.10	9.10	10.10

Beim **VD-T** ähnelt das Angebot auf den ersten Blick dem realen Fahrplan von 2010, da nur noch auf der „Kernstrecke“ Flöha - Pockau - Olbernhau Züge pendeln.

Allerdings fahren sie an allen Tagen der Woche stündlich. Das ist für die Fahrgäste attraktiv und für das Bahnunternehmen effektiv, weil man mit drei Triebwagen auf der Gesamtstrecke auskommt.

Auf dem Weg zu diesem Angebot wäre der **VD-T** allerdings konsequenter vorgegangen: Das Gleis von Flöha bis Olbernhau hätte er schon bis zur Jahrtausendwende so ausgebaut, dass eine konkurrenzfähige Reisezeit von knapp einer Stunde möglich wird. Zwischen Pockau und Marienberg hätte er hingegen keine 24 Millionen Euro investiert. Es war abzusehen, dass die Reisezeit von Chemnitz nach Marienberg nicht unter 75 Minuten gebracht werden kann. Die Busse auf der direkten und teilweise vierspurig ausgebauten Bundesstraße B 174 brauchen nur rund 50 Minuten und sind wesentlich attraktiver. Die Aufgabenträger waren zurecht nicht bereit, das Busangebot auszudünnen, um die Fahrgäste in die Züge zu „zwingen“.

Hinweis: Der Bahnhof Pockau-Lengefeld liegt am Ortsrand von Pockau mit rund 4.000 Einwohnern. Der Zusatz „Lengefeld“ weist auf den etwa 3 km entfernten Ort mit ebenfalls rund 4.000 Einwohnern hin. Dieser wurde aber später durch den zusätzlichen Haltepunkt Lengefeld-Rauenstein besser erschlossen. Der VD-T nennt daher den 2005 erheblich zurückgebauten ehemaligen Abzweigbahnhof nur „Pockau“.

534 (Chemnitz -) Flöha - Zschopau - Wolkenstein

In der Realität fährt die *Zschopautalbahn* über Wolkenstein hinaus weiter nach Annaberg-Buchholz (→ KBS 535). Sie macht dabei aber einen großen Umweg und braucht für nur etwa 30 km Luftlinie von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz 70 Minuten. Damit ist sie nicht konkurrenzfähig zur direkter trassierten Bundesstraße und erreicht einen entsprechend geringen Anteil vom Gesamtverkehr.

Beim **VD-T** würde sie daher in Wolkenstein unterbrochen: Der nördliche Streckenteil bekäme wie in der Realität RB im Stundentakt, die ab/bis Chemnitz durchfahren. Zur Steigerung der Effizienz werden sie ab/bis Flöha mit den Triebwagen der KBS 533 von/nach Olbernhau zusammen gekuppelt.

7.51	8.51	9.51	<i>Dresden Hbf</i>	10.09	11.09	12.09
8.21	9.21	10.21	<i>Freiberg</i>	9.39	10.39	11.39
8.45	9.45	10.45	<i>Flöha 530</i>	9.15	10.15	11.15
8.34	9.34	10.34	<i>Chemnitz Hbf</i>	9.26	10.26	11.26
8.48	9.48	10.48	<i>Flöha 530</i>	9.12	10.12	11.12
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.50	9.50	10.50	km Flöha	9.10	10.10	11.10
8.54	9.54	10.54	4,2 Erdm.-Augustusb.	9.05	10.05	11.05
59/01	59/01	59/01	8,8 Hennersdorf	59/01	59/01	59/01
9.04	10.04	11.04	11,4 x Witzschdorf	8.56	9.56	10.56
9.06	10.06	11.06	13,0 x Waldkirchen	8.54	9.54	10.54
9.09	10.09	11.09	15,0 Zschopau Ost	8.51	9.51	10.51
9.12	10.12	11.12	16,7 Zschopau Bf	8.49	9.49	10.49
9.15	10.15	11.15	19,2 x Wilischthal	8.45	9.45	10.45
9.19	10.19	11.19	22,2 Scharfenstein	8.41	9.41	10.41
9.24	10.24	11.24	26,8 Warmbad	8.36	9.36	10.36
9.28	10.28	11.28	29,6 Wolkenstein	8.32	9.32	10.32
9.33	10.33	11.33	<i>Wolkenstein</i> 	8.27	9.27	10.27
9.53	10.53	11.53	<i>A.B.-Annaberg</i>	8.07	9.07	10.07
9.32	10.32	11.32	<i>Wolkenstein</i> 	8.28	9.28	10.28
9.58	10.58	11.58	<i>Jöhstadt</i>	8.02	9.02	10.02

In Wolkenstein ist die Wendezeit mit den Ausbaumaßnahmen, die in der Realität 2007 erfolgten (→ KBS 535), sehr knapp. Der **VD-T** baut daher zusätzlich bei Hennersdorf etwa 1 km Strecke zweigleisig aus, um die Zugkreuzungen mit einer Minute Aufenthalt abzuwickeln.

Die 15 km von Wolkenstein nach Annaberg-Buchholz ersetzt der **VD-T** durch eine direktere Trasse über Gelenau. Das Gebiet dazwischen wird mit einem ergänzenden Busnetz erschlossen.

Chemnitz - Marienberg - Olbernhau / Komotau (Chomutov)

In der Realität fährt die VMS-Buslinie 207 tagsüber stündlich von Chemnitz über Dittersdorf, Zschopau und Marienberg nach Olbernhau. Dabei macht sie der KBS 532 Konkurrenz, die ebenfalls stündlich in etwa 90 Minuten von Chemnitz nach Olbernhau fährt.

Da Marienberg auf der Schiene nur mit unattraktiven Umwegen zu erreichen wäre, bekommen die über 17.000 Einwohner der Großen Kreisstadt auch beim **VD-T** direkte Busse nach Chemnitz. Allerdings nicht als Konkurrenz zu anderen Bahnlinien, sondern als sinnvolle Ergänzung.

Ab Marienberg fahren sie nur zweistündlich nach Olbernhau weiter, um den Binnenverkehr entlang der Buslinie abzudecken. Im Wechsel dazu fahren sie zweistündlich über die Grenze bei Reitzenhain nach Komotau und erreichen dort zahlreiche attraktive Anschlüsse im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00.

6.50 7.59	7.50 8.59	8.50 9.59	9.50 10.59	10.50 11.59	Dresden Hbf Chemnitz Hbf 530	11.10 10.01	12.10 11.01	13.10 12.01	14.10 13.01	15.10 14.01
7.26 7.59	8.26 8.59	9.26 9.59	10.26 10.59	11.26 11.59	Zwickau Hbf Chemnitz Hbf 530	10.34 10.01	11.34 11.01	12.34 12.01	13.34 13.01	14.34 14.01
					Buslinie					
8.08	9.08	10.08	11.08	12.08	km Chemnitz Hbf	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50
8.18	9.18	10.18	11.18	12.18	5 Ch-Gablenz	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40
8.24	9.24	10.24	11.24	12.24	9 Abzw. Dittmannsdorf	9.34	10.34	11.34	12.34	13.34
8.33	9.33	10.33	11.33	12.33	15 Gornau (Erzgeb)	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25
8.40	9.40	10.40	11.40	12.40	19 Zschopau Bf	9.18	10.18	11.18	12.18	13.18
8.53	9.53	10.53	11.53	12.53	28 Großolbersdorf	9.05	10.05	11.05	12.05	13.05
9.04	10.04	11.04	12.04	13.04	35 Marienberg	8.54	9.54	10.54	11.54	12.54
>	10.14	>	12.14	>	> 41 Zöblitz	>	9.44	>	11.44	>
<	10.29	<	12.29	<	< 50 Olbernhau Mitte	<	9.29	<	11.29	<
9.20	an	11.20	an	13.20	46 Reitzenhain	8.38	ab	10.38	ab	12.38
9.30		11.30		13.30	52 Nova Ves	8.28		10.28		12.28
9.40		11.40		13.40	59 Krasna Lipa	8.18		10.18		12.18
9.50		11.50		13.50	65 Komotau (Chomutov)	8.08		10.08		12.08

Eine Reisezeit unter 2 Stunden zwischen Chemnitz und Komotau erreicht man auf den kurvenreichen Bahnlinien im Erzgebirge leider nicht. Ohne erhebliche Ausbauten ist über Annaberg-Buchholz und Weipert nur eine Reisezeit von 2½ Stunden erreichbar. Auf dieser Bahnlinie gäbe es daher beim VD-T wie in der Realität „nur“ touristische Angebote an ausgewählten Verkehrstagen.

535 Chemnitz - Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg / Neudorf

a) (Chemnitz -) Flöha - Wolkenstein - Annaberg-Buchholz

Mitte des 19. Jahrhunderts war Annaberg noch eine der größten Städte Sachsens. Annaberger Bürger gründeten ein „Eisenbahncomitee“, das für den Anschluss an das entstehende Eisenbahnnetz kämpfte. Erste Untersuchungen für eine Bahnverbindung nach Chemnitz begannen 1858. Ein anderer möglicher Zielbahnhof war Schwarzenberg, das seit 1858 Endpunkt der Bahnlinie von Zwickau war.

Letztlich entschied sich die sächsische Regierung für Chemnitz. Uneinigkeit bestand zunächst noch über die Streckenführung: Varianten über Flöha und Zschopau durch das Zschopautal oder auf direkterem Wege über Thum und Ehrenfriedersdorf standen zur Auswahl. Ausschlaggebend für die 1860 genehmigte Streckenführung im Zschopautal waren die einfachere Trassierung und die vorhandene Industrie, die ein höheres Verkehrsaufkommen versprach.

Am 3.9.1862 begann der Bau der Strecke und am 1.2.1866 wurden die 55,5 km von Chemnitz über Flöha und Wolkenstein nach Annaberg-Buchholz eröffnet. Der Abschnitt Chemnitz - Flöha wurde 1869 Teil der Sachsenmagistrale Dresden - Freiberg - Chemnitz - Zwickau (→ KBS 530).

1869 schlossen Österreich und Sachsen einen Staatsvertrag, der die „Eisenbahnanschlüsse an der böhmisch-sächsischen Grenze bei Weipert, Georgswalde und Warnsdorf“ regelte. Sachsen verpflichtete sich darin, die Strecke Annaberg - Weipert bis zum 1.7.1871 fertigzustellen. Der Deutsch-Französische Krieg und der strenge Winter 70/71 verzögerten die Bauarbeiten mehrfach. Die Buschtährader Eisenbahn eröffnete schließlich am 1.8.72 die Strecke Komotau - Weipert, zwei Tage später folgte der Abschnitt nach Annaberg.

Bis zum Bau der KBS 533 über Reitzenhain war die Zschopautalbahn die einzige Bahnlinie über den den Erzgebirgskamm und wurde sehr gut nachgefragt. 1875 wurde die KB 533 eröffnet und zog einen großen Teil des Durchgangsverkehrs auf sich. Die Zschopautalbahn wurde dadurch für ihre Aktionäre unrentabel und 1878 an das Königreich Sachsen verkauft. Alle Personenzüge aus Chemnitz endeten im Grenzbahnhof Weipert, wo die Fahrgäste in die Züge der Buschtährader Eisenbahn bzw. später der ČSD umsteigen mussten. Die Güterzüge fuhren hingegen durch und wechselten nur in Weipert die Lokomotive.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam der grenzüberschreitende Zugverkehr zum Erliegen. Die deutschen Züge fuhren nur noch bis Bärenstein. Aus strategischen Gründen blieb die Gleisverbindung befahrbar, es gab aber nur vereinzelt Dienstfahrten, zum Beispiel für Schneeräumeinsätze.

Ab 1970 plante die *Deutsche Reichsbahn*, den Betrieb südlich von Cranzahl einzustellen. Das verhinderten aber die Ölkrise von 1981 und die Verlagerung des Wagenladungsverkehrs von Jöhstadt nach Bärenstein nach der Stilllegung der Schmalspurbahn Wolkenstein - Jöhstadt. In den 1980er Jahren fuhren nach Bärenstein werktags vier und am Wochenende zwei Reisezugzugpaare. Zwischen Flöha und Cranzahl gab es hingegen täglich 8 Verbindungen, darunter ein Eilzugpaar von und nach Leipzig.

Nach der „Wende“ bemühten sich Deutschland und Tschechien, die traditionellen Verbindungen über die Grenze wiederzubeleben. Schon ab Juni 1991 sollten auf drei Strecken zwischen Sachsen und Böhmen wieder Reisezüge fahren, darunter auch zwischen Bärenstein und Weipert. Dieser Termin wurde aber wegen der noch aus dem Eröffnungsjahr stammenden Grenzbrücke nicht erreicht, die nur noch eine Achslast von 15 Tonnen erlaubte. Nachdem der sächsische Wirtschaftsminister dafür 250.000 DM zur Verfügung gestellt hatte, fuhren ab 1.8.93 täglich vier Zugpaare zwischen Chemnitz und Weipert. Güterzüge durften aber erst nach dem Neubau der Brücke fahren, der vom 14.4. bis 24.8.97 aus Mitteln des EU-Förderprogramms „PHARE“ erfolgte. Leider nutzt das nur die *Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft* regelmäßig für Lokomotivkohle aus Tschechien für ihre Schmalspurbahn (→ KBS 536).

Am 1.1.2002 wurde die *Zschopautalbahn* in das *DB RegioNetz Erzgebirgsbahn* eingegliedert. Im Nahverkehr gilt seither der Tarif des *Verkehrsverbundes Mittelsachsen*. Von April bis Dezember 2007 wurde der Abschnitt Erdmannsdorf-Augustusburg - Annaberg-Buchholz für umfangreiche Modernisierungsarbeiten gesperrt. 16 Bahnübergänge wurden geändert, einige Bahnhöfe umgebaut, Brücken saniert und Gleise erneuert. Auch das *Elektronische Stellwerk* in Annaberg-Buchholz wurde eingerichtet und in Wolkenstein, Zschopau und Hennersdorf. Der gesamte Zugbetrieb wird heute von Annaberg-Buchholz aus gesteuert.

Zum Fahrplanwechsel am 9.12.07 bestellte der verantwortliche *Ústecký kraj* die Personenzüge Komotau - Weipert wegen zu geringer Auslastung ab. Es blieben nur noch zwei Zugpaare an den Wochenenden für Touristen. Im DB-Fahrplan 2010 fuhren Dieseltriebwagen der Baureihe 642 werktags stündlich von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz und zweistündlich nach Cranzahl. Drei Zugpaare

Am 26.5.00 setzte die Deutsche Bahn AG noch Triebwagen der Baureihe 628 im Zschopautal ein. J. Schäfer fotografierte eine Zugkreuzung im unteren Bahnhof von Annaberg-Buchholz.



fuhren weiter nach Vejprtv, die allerdings nur zur Hälfte Anschluss auf tschechischer Seite hatten. Auffälligste Leistung war am Wochenende das Eilzugpaar Chemnitz 8.36 - Vejprtv 10.14 / 10.19 - Chomutov 11.41 und Chomutov 16.20 - Vejprtv 17.42 / 17.52 - Chemnitz 19.19 Uhr.

Über drei Stunden von Chemnitz nach Komotau sind leider nicht konkurrenzfähig: Auf der gut ausgebauten Bundesstraße schafft man es in 1 bis 1½ Stunden! Es wundert daher nicht, dass in der Folgezeit das Angebot zwischen Cranzahl und Weipert wieder eingeschränkt und zeitweise sogar ganz eingestellt wurde: Ab 14.12.14 pendelten nur noch in den Sommermonaten Mai bis September zwei Zugpaare an den Wochenenden zwischen Komotau und Weipert. Seit Mai 2016 treffen sie dort wenigstens wieder auf DB- Züge, die Anschluss nach Annaberg-Buchholz und Chemnitz bieten.

b) Annaberg-Buchholz - Markersbach - Schwarzenberg

1886 beschloss der Sächsische Landtag den Bau der knapp 30 km langen Bahnlinie Buchholz - Schwarzenberg mit der 5,2 km langen normalspurigen Nebenbahn Waltersdorf - Crottendorf und der in Grünstädtel abzweigenden

Schmalspurbahn nach Rittersgrün. Die Trasse war sehr aufwändig, es mussten 17.000 Kubikmeter Erdmasse bewegt werden. 12 Brücken wurden errichtet, darunter ein 237 Meter langes Gerüstpfeilerviadukt über die Mittweida. Es erregte mit seiner einmaligen Fachwerkkonstruktion europaweites Aufsehen.

Am 1.12.1889 wurden die drei Linien feierlich eröffnet. Die Strecke Buchholz - Schwarzenberg entwickelte sich zu einer wichtigen Querverbindung für Güterzüge. Der Personenverkehr spielte eine untergeordnete Rolle, weil ein Teil der Bahnhöfe recht weit von den zugehörigen Ortschaften entfernt lag. In den 1960er Jahren gab es dennoch eine Schnellzugverbindung mit Kurswagen von Berlin nach Cranzahl!

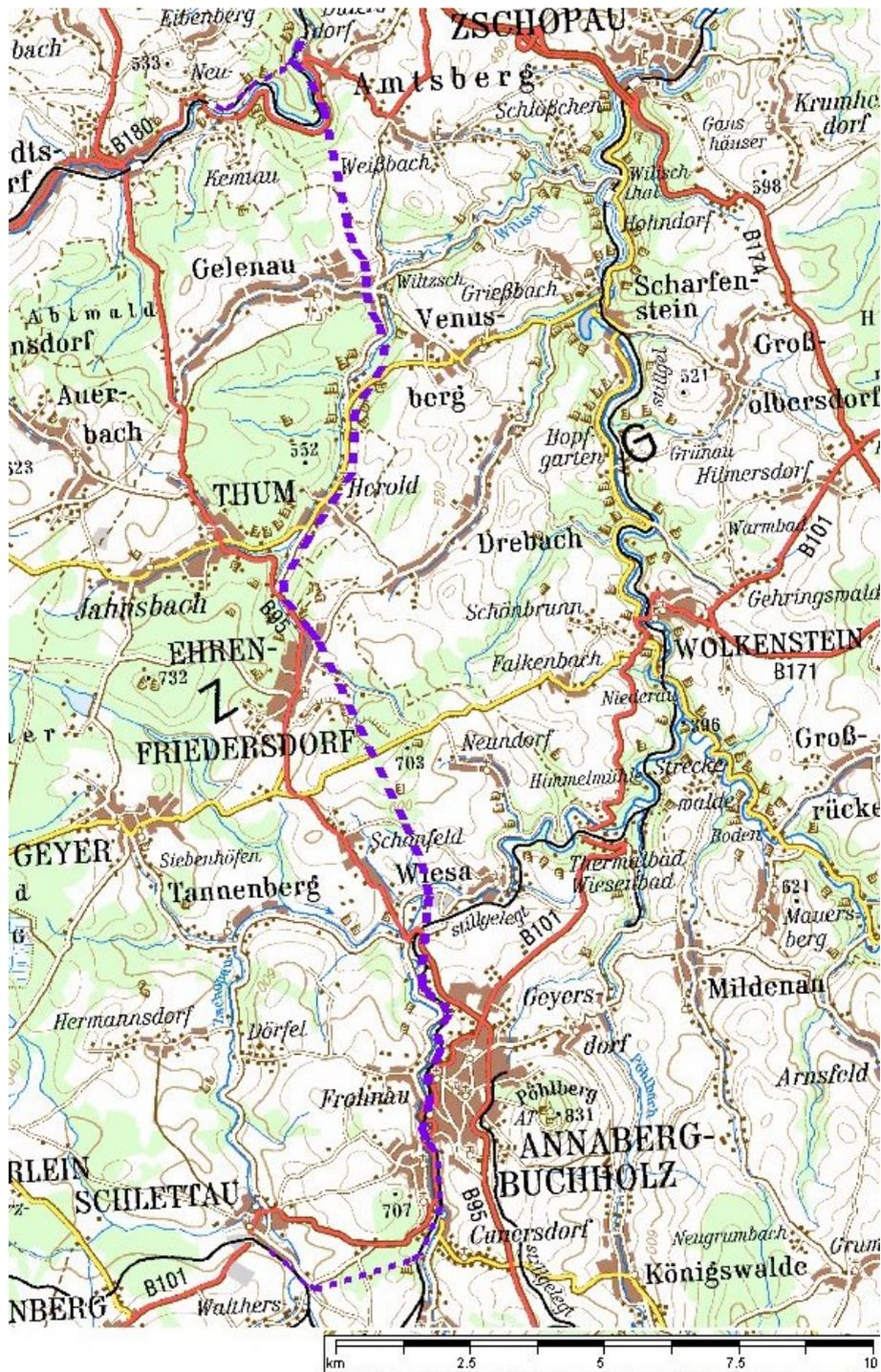
Die Schmalspurbahn nach Rittersgrün wurde 1971 eingestellt und die Zweigstrecke nach Crottenbach 1996. Am 27.9.97 folgte schließlich die Hauptstrecke von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg. Seither wird diese nur noch von Sonderzügen, für Überführungsfahrten sowie für Gütertransporte benutzt. Einen Rekord gab es im Jahr 2002, als die Hauptlinie Chemnitz - Annaberg-Buchholz zur Sanierung unterbrochen war.

Seit 2009 nutzt der *Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.* das Gleis an einzelnen Wochenenden im Sommerhalbjahr als *Erzgebirgische Aussichtsbahn* für den touristischen Ausflugsverkehr.

c) Das Angebot beim *VD-T*

Zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz liegen rund 30 km Luftlinie. Die 1866 eröffnete Bahnlinie ist aber 55,5 km lang, weil sie über Flöha und durch das Zschopautal trassiert wurde. Das wurde nach der „Wende“ zu einem großen Problem, weil sich immer mehr Bürger einen PKW leisten konnten und die Kommunen die direkte Bundesstraße B 95 großzügig ausbauten. Jörg Schäfer schlug daher schon 1995 mit der Arbeitsgruppe [franken-plan](#) vor, neben der B 95 auch die Bahnlinie teilweise neu zu trassieren, damit sie konkurrenzfähig bleibt:

Bis Dittersdorf wird auf den ersten 13 km die Strecke Chemnitz - Aue (→ KBS 536) genutzt. Für „fliegende Kreuzungen“ erhält sie den zweigleisigen Begegnungsabschnitt Erfenschlag - Reichenhain, damit sich RE und RB ohne Zeitverlust ausweichen können. Das wird dadurch erleichtert, dass die Strecke ursprünglich zweigleisig trassiert wurde und noch keine Wohnbebauung an die Schienen „herangewachsen“ ist.



Es folgt der 17,8 km lange Neubauabschnitt von Dittersdorf nach Annaberg-Buchholz. Bis 1975 fuhren dort Schmalspurbahnen, und 20 Jahre später konnte man deren Trassen noch teilweise wiederverwerten. Zwei Höhenzüge hätte der **VD-T** allerdings in neuen Tunnels (mit 2,0 und 4,0 km Länge) unterfahren, um eine geradlinige Führung für bis zu 120 km/h zu erhalten. Die Reisezeit von Chemnitz nach Annaberg-Buchholz hätte sich auf ein Drittel der Realität verkürzt!

<i>Dresden Hbf 530</i>	12.41			12.55	13.41			13.55	14.41		
<i>Chemnitz Hbf</i>	13.29			13.55	14.29			14.55	15.29		
Zug	RE		RB	RB	RE		RB	RB	RE		RB
km Chemnitz Hbf	13.35		13.49	14.10	14.35		14.49	15.10	15.35		15.49
2,1 Chemnitz Süd			13.52	14.13			14.52	15.13			15.52
4,3 Ch-H.-Pöge-Str.			13.55	14.16			14.55	15.16			15.55
6,1 Ch-Reichenhain			13.58	14.19	[40]		14.58	15.19	[40]		15.58
7,4 Ch-Erfenschlag	[41]		14.01	14.22			15.01	15.22			16.01
9,1 Eins.Gymnasium				14.24				15.24			
10,4 Einsiedel Mitte			14.04	14.26			15.04	15.26			16.04
13,1 Dittersdorf			14.07	29/31			15.07	29/31			16.07
17,8 Gelenau	13.47		14.11	14.35	14.47		15.11	15.35	15.47		16.11
22,7 Thum-Herold			15/18	14.40			15/18	15.40			15/18
25,0 Ehrenfriedersdorf			14.21	14.43			15.21	15.43			16.21
29,9 Schönfeld-Wiesa				14.48				15.48			
32,6 Ergeb.klinikum		↙		14.52		↙		15.52		↙	
34,2 A.-B.-Annaberg	13.59	Flügel	14.29	14.55	14.59	Flügel	15.29	15.55	15.59	Flügel	16.29
14,01	14.04		14.31	an	15.01	15.04	15.31	an	16.01	16.04	16.31
35,7 A.B.-Buchholz	14.03	14.06	14.33		15.03	15.06	15.33		16.03	16.06	16.33
36,9 A.B.-Cunersdorf	14.05	14.08	14.35		15.05	15.08	15.35		16.05	16.08	16.35
40,6 Schlettau	14.09	<	14.39		15.09	<	15.39		16.09	<	16.39
44,0 Scheibenberg	14.13	>	14.43		15.13	>	15.43		16.13	>	16.43
51,5 Markersbach	14.21	<	an		15.21	<	an		16.21	<	an
52,8 Raschau	14.23	>			15.23	>			16.23	>	
54,8 Grünstädtel	14.26	<			15.26	<			16.26	<	
57,5 Schwarzenberg	14.29	>			15.29	>			16.29	>	
<i>Schwarzenberg Aue</i>	14.31	<			15.31	<			16.31	<	
<i>Zwickau Hbf</i>	14.42	>			15.42	>			16.42	>	
	14.58	<			15.58	<			16.58	<	
Sehma		14.12				15.12				16.12	
Cranzahl, Salzstr.		14.15				15.15				16.15	
Cranzahl Süd		14.18				15.18				16.18	
Unterneudorf		14.21				15.21				16.21	
Neudorf (Erzgeb)		14.24	14.34			15.24	15.36			16.24	16.34
<i>Kurort Oberwies. Schlackenwerth</i>		an	14.53			an	16.16			an	16.53
			15.24				an				17.24

Davon hätte nicht nur die ehemalige Bergbaustadt profitiert, sondern dank eines abgestimmten Gesamtkonzepts das ganze Hinterland: In Chemnitz fahren beim **VD-T** zweimal pro Stunde zwei zusammengekuppelte Triebwagen (Tw) Richtung

<i>Schlackenwerth Kurort Oberwies.</i>	ab 12.44				13.36 14.07				ab 14.44		
Zug		RB	RE	RB		RB	RE	RB		RB	RE
km Neudorf (Erzgeb)	13.24	13.36			14.26	14.36			15.24	15.36	
1,8 Unterneudorf	an	13.38			an	14.38			an	15.38	
3,9 Cranzahl Süd		13.41				14.41				15.41	
5,3 Cranzahl, Salzstr.		13.44				14.44				15.44	
7,3 Sehma		13.47				14.47				15.47	
<i>Zwickau Hbf</i>		<	13.02			<	14.02			<	15.02
<i>Aue</i>		>	13.18			>	14.18			>	15.18
<i>Schwarzenberg</i>		<	13.29			<	14.29			<	15.29
> Schwarzenberg	RB	>	13.31		RB	>	14.31		RB	>	15.31
< Grünstädtel		<	13.34			<	14.34			<	15.34
> Raschau		>	13.36			>	14.36			>	15.36
< Markersbach	ab	<	13.38		ab	<	14.38		ab	<	15.38
> Scheibenberg	13.16	>	13.46		14.16	>	14.46		15.16	>	15.46
< Schlettau	13.20	<	13.50		14.20	<	14.50		15.20	<	15.50
9,8 A.B.-Cunersdorf	13.24	13.51	13.54		14.24	14.51	14.54		15.24	15.51	15.54
11,0 A.B.-Buchholz	13.26	13.53	13.56		14.26	14.53	14.56		15.26	15.53	15.56
12,5 A.-B.-Annaberg	13.29	13.56	13.59	ab	14.29	14.56	14.59	ab	15.29	15.56	15.59
	13.31	Flügel	14.01	14.05	14.31	Flügel	15.01	15.05	15.31	Flügel	16.01
14,1 Erzgeb.klinikum		↙		14.07		↙		15.07		↙	
16,8 Schönfeld-Wiesa				14.11				15.11			
21,7 Ehrenfriedersdorf	13.38			14.16	14.38			15.16	15.38		
24,0 Thum-Herold	41/44			14.19	41/44			15.19	41/44		
28,9 Gelenau	13.48		14.12	14.24	14.48		15.12	15.24	15.48		16.12
33,6 Dittersdorf	13.52			29/31	14.52			29/31	15.52		
36,3 Einsiedel Mitte	13.55			14.34	14.55			15.34	15.55		
37,6 Eins.Gymnasium				14.36				15.36			
39,3 Ch-Erfenschlag	13.58		[19]	14.38	14.58			15.38	15.58		
40,6 Ch-Reichenhain	14.01			14.40	15.01		[20]	15.40	16.01		[20]
42,4 Ch.-H.-Pöge-Str.	14.04			14.43	15.04			15.43	16.04		
44,6 Chemnitz Süd	14.07			14.46	15.07			15.46	16.07		
46,7 Chemnitz Hbf	14.11		14.25	14.50	15.11		15.25	15.50	16.11		16.25
<i>Chemnitz Hbf</i>			14.31	15.05			15.31	16.05			16.31
<i>Dresden Hbf 530</i>			15.19	16.05			16.19	17.05			17.19

A.B.-Annaberg heißt in der Realität Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof, A.B.-Buchholz = Annaberg-Buchholz Mitte und A.B.-Cunersdorf = Annaberg-Buchholz Süd.

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen. Die Durchfahrzeiten der RE in Reichenhain und Erfenschlag stehen in eckigen Klammern.

Erzgebirge ab: Die RB zur Minute 09 wird bereits in Dittersdorf getrennt, der vordere Tw fährt nach Aue weiter (→ KBS 538) und der hintere Tw nach Annaberg. Der RE zur Minute 35 wird erst in Annaberg getrennt, der vordere Tw fährt über Scheibenberg nach Schwarzenberg und der zweite über Cranzahl nach Neudorf. Fast 100.000 Einwohner erhalten dadurch stündlich direkte Zugverbindungen in die mittelsächsische Metropole Chemnitz!

Zwischen Cranzahl, Weipert und Komotau gäbe es wie in der Realität allenfalls noch an den Wochenenden ein paar Zugpaare für Touristen (→ KBS 536).

- Für die Verlängerung von Cranzahl nach Neudorf baut der **VD-T** eine Verbindungskurve bei Cranzahl gebaut und spurt die ersten 4 km der Schmalspurbahn nach Kurort Oberwiesenthal um. Die Fichtelbergbahn pendelt nur noch zwischen Neudorf und Oberwiesenthal, was den 2-Stunden-Takt mit einer Garnitur erlaubt und ein attraktives Gesamtangebot ermöglicht (→ KBS 536).
- In der Realität ist die Strecke von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg knapp 30 km lang. Der **VD-T** verkürzt sie durch einen 2,5 km langen Neubaubauabschnitt zwischen Cunersdorf und Schlettau auf 23,5 km, um die systemgerechte Fahrzeit von 28 Minuten zu erreichen. Die durchgehenden „Kurswagen“ werden dadurch zur schnellsten Verbindung von Chemnitz nach Schwarzenberg und ziehen weitere Nachfrage auf die KBS 535.
- Die Fahrt von Chemnitz (z.B. 14.35 Uhr) nach Karlsbad (z.B. 16.42 Uhr) dauert mit Bahn und Bus über Neudorf und Schlackenwerth 127 Minuten. Das ist eine Viertelstunde weniger als mit den Zügen über Schwarzenberg und Johannegeorgenstadt.
- Das alles stärkt auch die Zentralfunktion von Annaberg-Buchholz, wodurch beim **VD-T** die Einwohnerzahl wahrscheinlich nicht so stark wie in der Realität (von 25.000 im Jahr 1990 auf 22.000 im Jahr 2010) geschrumpft wäre.

536 (Chemnitz -) Dittersdorf - Thalheim (- Zwönitz)

1872 wurde die *Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft* (CAAE) gegründet. Trotz der schwierigen Topografie erbaute sie die 115 km von Chemnitz nach Adorf in nur 1½ Jahren. Schon im ersten Betriebsjahr blieben die Erlöse aber hinter den Erwartungen zurück, daher veräußerte die CAAE 1876 alle Anlagen an den sächsischen Staat. Ab 1880 gab es mehrfach Pläne zum Weiterbau von Adorf nach Hof. Letzte Bestrebungen scheiterten in den 1930er-Jahren.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde der Abschnitt östlich von Adorf durch Luftangriffe schwer zerstört, westlich von Adorf wurde nur einmal der Bahnhof Zwotental zum Ziel der Alliierten. Am 1.3.1967 stufte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) die Linie Karl-Marx-Stadt - Aue zur Nebenbahn herab. Ursache war die Elektrifizierung zwischen Karl-Marx-Stadt und Zwickau und die Verlagerung des Durchgangsgüterverkehrs dorthin.

1975 wurde die *CAAE-Linie* durch den Bau der *Talsperre Eibenstock* zwischen Wolfsgrün und Schönheide Ost unterbrochen. Eine bereits projektierte Ersatz-Neubautrasse wurde nicht verwirklicht. Fortan fuhren Reisezüge nur noch zwischen Karl-Marx-Stadt, Aue und Blauenthal sowie zwischen Schönheide Ost, Muldenberg und Adorf.

Der planmäßige Personenverkehr endete 1982 zwischen Schönheide und Muldenberg bzw. 1995 zwischen Aue und Blauenthal. Der letzte Güterzug fuhr 1994 auf beiden Abschnitten. Seit der „Wende“ setzte sich der *Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen* (FHWE) für die Reaktivierung des westlichen Abschnitts ein. Bis 2008 gelang das für die 16,3 km von Hammerbrücke bis Schönheide Ost (→ KBS 544).

Seit 2002 betreibt die *DB Erzgebirgsbahn* die 37,7 km Chemnitz - Aue unter dem Markennamen *Zwönitztalbahn*. 2003 begannen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen, um die Geschwindigkeit auf 80 km/h anzuheben. Seit 2005 ist die Strecke wieder auf gesamter Länge in Betrieb. Am 27.8.05 wurde der neue Haltepunkt *Burkhardtsdorf Mitte* eröffnet, um das langgestreckte Siedlungsband der Gemeinde besser zu erschließen.

Im Fahrplan 2010 pendelten die RB täglich im 2-Stunden-Takt zwischen Chemnitz und Aue. Montags bis freitags verdichteten zusätzliche Züge nachmittags das Angebot bis Thalheim zum Stundentakt. Ab 2018 soll die *Zwönitztalbahn* in das *Chemnitzer Modell* integriert werden. Das Angebot im Nahbereich von Chemnitz wird dann verdichtet, zwischen Thalheim und Aue endet aber der Zugverkehr.



Alle 2 Stunden gibt es in Thalheim Zugkreuzungen: Am 5.9.16 hielt 642 728 als RB nach Aue auf Gleis 1 (links), während 642 732 als RB nach Chemnitz noch zum Halteplatz vor dem Empfangsgebäude rollte. (Aufnahme von Jörg Schäfer)

Der **VD-T** hätte sich zunächst einmal grundsätzliche Gedanken über das Angebot zwischen Chemnitz und Aue gemacht: Die beiden Städte liegen nur 30 km Luftlinie auseinander und die realen 73 Minuten Reisezeit der *Zwönitztalbahn* sind nicht konkurrenzfähig.

Grundsätzlich kommt der Ausbau einer Trasse über Stollberg (Variante 1) oder Thalheim (Variante 2) in Frage. Der Vergleich bei der KBS 541 zeigt, dass beide nahezu gleichwertige Verbesserungen ermöglichen. Beim **VD-T** gibt der Ausbau der KBS 535 nach Annaberg-Buchholz über Dittersdorf den Ausschlag für Var.1: Zwischen Chemnitz und Dittersdorf würde der dichte Zugverkehr bei Var.2 einen durchgehenden zweigleisigen Ausbau erfordern und die *Zwönitztalbahn* dennoch Fahrgäste an die KBS 535 verlieren.

Der **VD-T** hätte die KBS 536 daher „nur“ für einen attraktiven Nahverkehr zwischen Chemnitz und Thalheim ausgebaut. Die zwei neuen Haltepunkte Burkhardtsdorf West und Thalheim Ost brächten zusätzliches Fahrgastpotenzial. Und der *Integrale Taktknoten* in Dittersdorf zur Minute 30 durchgängige *Flügelzüge* von Chemnitz nach Thalheim und attraktive Anschlüsse „übers Eck“ von Thalheim nach Anaberg-Buchholz.

8.04	9.04	10.04	A.B.-Annaberg	8.56	9.56	10.56
8.29	9.29	10.29	Dittersdorf 535	8.31	9.31	10.31
8.10	9.10	10.10	Chemnitz Hbf	8.50	9.50	10.50
8.29	9.29	10.29	Dittersdorf 535	8.31	9.31	10.31
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.33	10.33	12.33	km Dittersdorf	8.27	10.27	12.27
8.38	10.38	12.38	4,3 Kemtau	8.21	10.21	12.21
8.41	10.41	12.41	6,3 Burkhardtsdorf Bf	8.18	10.18	12.18
8.43	10.43	12.43	7,5 Burkhardtsd. West	8.16	10.16	12.16
8.47	10.47	12.47	9,9 Meinersdorf	8.12	10.12	12.12
8.52	10.52	12.52	13,0 Thalheim Ost	8.07	10.07	12.07
8.55	10.55	12.55	14,2 Thalheim (Erzg)	8.05	10.05	12.05
9.01	10.01	11.01	Thalheim (Erzg)	7.59	8.59	9.59
9.19	10.19	11.19	Zwönitz 	7.41	8.41	9.41

Der Abschnitt Thalheim - Zwönitz würde bei der Eröffnung der ausgebauten KBS 541 stillgelegt:

Der Bahnhof Lößnitz liegt nur 5 km von Zwönitz entfernt, und mit attraktiven Busverbindungen dorthin sind die meisten Reiseziele schneller erreichbar.

537 Komotau (Chomutov) - Weipert (Vejprty) - Cranzahl

Die Genehmigung für die Bahnlinie Komotau - Weipert bekam die *Buschtährader Eisenbahn* 1868 zusammen mit der Konzession der Linie von Prag über Komotau nach Eger (→ KBS CD-140 am Ende dieser Broschüre). Im Jahr darauf schlossen Österreich-Ungarn und Sachsen den Staatsvertrag „über die Eisenbahnan-schlüsse an der böhmisch-sächsischen Grenze bei Weipert, Georgswalde und Warnsdorf“ ab. Sachsen verpflichtete sich, die Verbindung von Annaberg bis Weipert bis zum 1.7.1871 fertigzustellen.

Die 58 km Bahnlinie ging am 1.8.1872 in Betrieb, zwei Tage später folgten die 19 km nach Annaberg. Das Gleis begann in Komotau sozusagen „am Fuß des Erzgebirges“ bei 355 m über dem Meeresspiegel, und schon im Stadtgebiet begann die Maximalsteigung von 20 ‰. In mehreren Serpentina und engen 180°-Bögen ging es am Steilhang des Erzgebirges aufwärts. Die Kammhochfläche wurde in Kríma (Krimov) auf 730 m erreicht, wo sich das Gleis in die Äste nach Reitzenhain (→ KBS 533) und Weipert teilte. Letzterer führte nach Westen und erreichte bei Kupferberg (Medenec) mit 875 m den Scheitelpunkt. Die letzten Kilometer vor Weipert (715 m) lag das Gleis dann im Pöhlbachtal.

- Für damalige Verhältnisse nutzte die *Buschtährader Eisenbahn* das vorhandene Gelände perfekt, um Tunnel und große Brücken zu vermeiden. Im Laufe der Zeit wurde das aber immer mehr zum Nachteil, weil keine größeren Orte an der Trasse liegen und die Züge maximal 60 km/h fahren können. So brauchen die Züge heute noch für die 25 km Luftlinie zwischen Komotau und Weipert 1½ Stunden!

Nach der Angliederung des Sudetenlandes an das Deutsche Reich im Herbst 1938 kam die Strecke zur *Reichsbahndirektion Dresden*. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das wieder rückgängig gemacht und die Bahnhöfe bekamen erstmals tschechische Namen. Dabei entstanden zunächst auch Kuriosa wie *Šmídeberk*, da es keine amtlichen tschechischen Bezeichnungen gab. Mit der offiziellen Neubenennung aller Orte zwischen 1946 und 1948 erhielten alle Bahnhöfe ihre heutigen Namen, *Schmiedeberg* heißt seither *Kovarska*.

Die zu 100 % deutsch sprechende Bevölkerung wurde aus dem Sudetenland vertrieben, aber nur teilweise von Zuzüglern aus dem Landesinneren ersetzt. Weipert hatte z.B. 1930 fast 12.000 Einwohner und 1950 nur noch 4.500! Dementsprechend gering war die Nachfrage in den Zügen, was die tschechische Staatsbahn CD zur Ausdünnung der Fahrpläne und den Ersatz der lokbespannten Züge durch Triebwagen bewog. Verbindungen über die Grenze waren nicht mehr erwünscht und das Gleis zwischen Weipert und Bärenstein blieb nur aus militärischen Gründen liegen. Es gab aber nur vereinzelt Dienstfahrten, zum Beispiel für Schneeräumeinsätze. In den 1980er Jahren strebte die Deutsche Reichsbahn an, den Grenzübergang bei Weipert für den Leerwagenaustausch wieder in Betrieb zu nehmen. Die CSSR zeigte daran aber kein Interesse.

(Weitere Entwicklung nach der „Wende“ → KBS 535 Flöha - Annaberg-Buchholz)

Zwischen Cranzahl, Weipert und Komotau gäbe es wie in der Realität allenfalls noch an den Wochenenden ein paar Zugpaare für Touristen. Die Bahnlinie ist leider so ungünstig trassiert, dass die Züge von Annaberg nach Komotau mindestens zwei Stunden brauchen. Da ist man mit dem Bus viel schneller – der **VD-T** bevorzugt daher eine vertaktete Buslinie Chemnitz - Marienberg - Komotau. Mit Anschlussbussen kommt man in etwa 1½ Stunden von Annaberg über Marienberg nach Komotau. Das wäre auf der Schiene nur mit teuren Neubauabschnitten möglich, die sich angesichts des relativ geringen Fahrgastpotenzials auf absehbare Zeit nicht rentieren.

Nichtsdestotrotz hätte der **VD-T** Tschechien und Sachsen empfohlen, eine Aus- und Neubautrasse für 50 bis 55 Minuten von Annaberg nach Komotau festzulegen. Soweit sie vorhandene Bahnlinien nutzt, bleibt deren Trasse erhalten. Und mögliche Neubauabschnitte werden nicht anderweitig bebaut. Dadurch könnte die Bahnlinie mit vertretbarem Aufwand realisiert werden, wenn sich eines Tages doch noch eine ausreichende Nachfrage für Züge im Stundentakt ergibt.

538 Cranzahl - Kurort Oberwiesenthal

Obwohl Wiesenthal im 16. Jahrhundert nach Silberfunden entstand, blieb das Abbaugelände ebenso wie das Bärensteiner im Vergleich zum Annaberger und Joachimsthaler Revier relativ unbedeutend. Die abgeschiedene und hochgelegene Lage benachteiligte auch die Landwirtschaft und verhinderte die Ansiedlung nennenswerter Industrie. Nach der endgültigen Einstellung des Bergbaus Mitte des 19. Jahrhunderts stagnierte die wirtschaftliche Entwicklung des Landstrichs.

Das benachbarte Annaberg erhielt 1866 den Bahnanschluss nach Chemnitz (→ KBS 535). Die 1872 eröffnete Verlängerung über Weipert nach Komotau erschloss den Landstrich mit der Station Schmiedeberg. Obwohl sie 7 km entfernt lag und nur über eine steile Straße erreichbar war, sorgte sie für eine spürbare Belebung. Der Fichtelberg entwickelte sich zu einem beliebten Ausflugsziel.

1893 untersuchte das Königreich Sachsen drei Varianten für eine Bahnlinie nach Oberwiesenthal: Von Crottendorf an der Stichstrecke nach Walthersdorf durch das Zschopautal, von Cranzahl durch das Sehmatal oder von Bärenstein durch das Grenzbachtal. Die kürzeren Wege für Kohlezüge aus Böhmen und die dichtere Bevölkerung im Sehmatal gaben schließlich den Ausschlag für die zweite Variante. Da man trotzdem nur geringes Verkehrsaufkommen erwartete, genehmigte der Sächsische Landtag 1894 nur eine 17,4 km lange Schmalspurbahn mit 1000 mm Spurweite.

Baubeginn war im April 1896 und am 19.7.97 wurde die Strecke eröffnet. Statt der kalkulierten 1,5 Millionen kostete die Trasse schließlich fast 2 Millionen Mark. Damit lag ihr Preis pro Kilometer deutlich über dem anderer sächsischer Schmalspurbahnen. Ab 1899 wurden normalspurige Güterwagen auf *Rollböcken* transportiert, ab 1906 verwendete man dafür *Rollwagen*. Um die Jahrhundertwende nahm der Ausflugsverkehr im Winter und im Sommer stetig zu und der Bahnhof Cranzahl wurde ab 1912 umgebaut. Dennoch deckten die Einnahmen nicht einmal die Ausgaben, da der lukrative Ausflugsverkehr nur wenige Tage im Jahr betraf.

Im Ersten Weltkrieg zwang Kohlenmangel die Bahnverwaltung zu Verkehrseinschränkungen. In den 1920er erreichten die Fahrgastzahlen dann neue Höchstwerte. Hinzu kamen Baustofftransporte für die neue *Fichtelbergschwebbahn*. Der Endbahnhof Oberwiesenthal wurden deshalb ab 1926 umfassend erweitert.

In den 1930er Jahren warben parallele Omnibuslinien Fahrgäste ab, wodurch sich das Betriebsergebnis weiter verschlechterte. Neben der Einstellung wurde auch die Verlängerung nach Joachimsthal und der Umbau auf Normalspur diskutiert. Der Zweiten Weltkrieg beendete alle diese Überlegungen.

Die Schmalspurstrecke erlitt schon 1939 einen großen Verkehrsrückgang, denn der Ausflugsverkehr brach fast völlig zusammen. Mit zunehmender Kriegsdauer wurde der Fahrplan immer weiter ausgedünnt und immer mehr Personenzüge verkehrten nur „auf besondere Anordnung“. Anfang Mai 1945 wurde der Zugverkehr gänzlich eingestellt und erst im Juni 1945 wieder aufgenommen.

Ab Ende 1947 wurde im *Revier Bärenstein-Niederschlag* Uran abgebaut und die Umgebung großflächig zum Sperrgebiet erklärt. Davon war auch die Schmalspurbahn betroffen. Statt Ausflüglern beförderte sie fortan vor allem Erz und Bergleute, von denen bis zu 3.000 beschäftigt waren. Für die Schichtzüge aus bis zu zehn Wagen mussten zahlreiche Fahrzeuge von anderen Schmalspurbahnen geholt werden. Doch schon Mitte der 1950er Jahre endete wurden der Bergbau eingestellt und die Sperrzone aufgehoben, worauf sich der Zugbetrieb wieder normalisierte. Die touristische Nutzung war wieder uneingeschränkt möglich.

10 Jahre später wurde erstmals die Wirtschaftlichkeit untersucht: Die Kommission empfahl den Weiterbetrieb der Schmalspurbahn, da sie mit einem Anwachsen der Transportleistungen rechnete und die Gleise mit wenigen Ausnahmen in gutem Zustand waren. 1966/67 wurden nur einige kaum genutzte Ladestellen für den Güterverkehr geschlossen. An die Stilllegung war bis 1990 wegen fehlender Kapazitäten im Kraftverkehr nicht zu denken: In der DDR mangelte es an LKWs und Bussen sowie dem nötigen Straßenausbau.

Nach der „Wende“ verlor die Bahn ihre Funktion als wichtiger Zubringer für die am höchsten gelegene Stadt Deutschlands. Am 1.7.92 stellte die DR den verbliebenen Güterverkehr ein, seitdem werden Güterwagen (vor allem mit Kohle) nur noch für betriebliche Zwecke befördert. Nach 1994 strebte die neu gegründete *Deutsche Bahn AG* eine baldige Stilllegung oder Privatisierung an.

Zum einhundertjährigen Jubiläum fand vom 12. bis 20.7.97 eine Festwoche statt. Zusätzlich zu den Regelzügen verkehrten über 100 Sonderzüge, die den Fahrplan teilweise zum Stundentakt verdichteten. Am 1.6.98 übernahm die *Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft* (SDG) die Strecke unter dem werbewirksamen Namen *Fichtelbergbahn*. Dem neuen Betreiber gelang es mit einem touristisch orientierten Betriebskonzept schon bald, die Bahn überregional bekannt zu machen. 4 Millionen DM gab die SDG für Fahrzeugerhaltung und Baumaßnahmen aus, unter anderem entstand in Oberwiesenthal eine neue Lokhalle.

Der **VD-T** hätte zur besseren Erschließung des Sehmatal eine neue Verbindungskurve bei Cranzahl gebaut und Schmalspurbahn von km 0,5 bis 4,5 umgespurt: Statt nostalgischer Dampfzüge im 2-Stunden-Takt würden dort moderne Trieb-

wagen im Stundentakt fahren und umsteigefreie Verbindungen nach Annaberg-Buchholz und Chemnitz bieten (→ KBS 525).

Die *Fichtelbergbahn* pendelt beim **VD-T** nur noch zwischen Neudorf und Kurort Oberwiesenthal. Hinzu kommt die *VMS-Buslinie 436*, die ebenfalls vertaktet und über Joachimsthal nach Schlackenwerth (Ostrov) verlängert wird. Dort erreicht man im Integralen Taktknoten zur Minute 30 die RE Richtung Karlsbad und Komotau. Beide Linien fahren im 2-Stunden-Takt, wofür man nur eine Zuggarnitur und einen Bus benötigt. Zwischen Neudorf und Kurort Oberwiesenthal überlagern sie sich zum ungefähren Stundentakt, wodurch es zu jedem Zug aus Chemnitz einen Anschluss nach Süden gibt.

9.35	10.35	11.35	12.35			10.25	11.25	12.25	13.25
10.04	11.04	12.04	13.04			9.56	10.56	11.56	12.56
10.24	11.24	12.24	13.24			9.37	10.37	11.37	12.37
									
					<i>Chemnitz Hbf 535</i>				
					<i>A.B.- Annaberg</i>				
					<i>Neudorf (Erzgeb)</i>				
					<i>Fahrt</i>				
10.34	11.36	12.34	13.36	km km	Neudorf (Erzgeb)	9.24	10.26	11.24	12.26
10.37	11.40	12.37	13.40	1,5 1,5	Vierenstraße	9.19	10.23	11.19	12.23
10.40	11.46	12.40	13.46	3,5 3,5	Kretscham-Rothensema	9.13	10.20	11.13	12.20
>	11.54	>	13.54	6,0 >	Niederschlag	9.05	>	11.05	>
10.47	12.03	12.47	14.03	9,1 8	Hammerunterwiesenthal	8.56	10.13	10.56	12.13
10.50	12.11	12.50	14.11	11,2 10	Unterwiesenthal	8.49	10.10	10.49	12.10
53/55	12.16	53/55	14.16	12,9 12	Kurort Oberwiesenthal	8.44	05/07	10.44	05/07
11.09	an	13.09	an	21	Joachimsthal (Jachymov)	ab	9.51	ab	11.51
11.18		13.18		27	Dolni Zdar		9.42		11.42
11.24		13.24		31	Schlackenwerth (Ostrov)		9.36		11.36
11.30	11.30	13.30	13.30		<i>Schlackenwerth CD-140</i>	9.30	9.30	11.30	11.30
11.42	>	13.42	>		<i>Karlsbad (Karlovy Vary)</i>	>	9.18	>	11.18
	11.58		13.58		<i>Komotau (Chomutov)</i>	9.02		11.02	

- Der Bahnhof Hammerunterwiesenthal ist die größte Zwischenstation. Bis zur Einstellung des Güterverkehrs 1992 wurden die meisten Frachten dort verladen. Das Schotterwerk war der letzte Hauptkunde. Loks und Wagen werden seit der Jahrtausendwende nicht mehr auf der Schiene mit anderen Schmalspurbahnen getauscht. Daher baute die SDG 2001 im Bahnhof eine neue Rampe, auf der Schmalspurfahrzeuge auf Straßentiefelader verladen werden können.
- Im Bahnhof Cranzahl wurden die umfangreichen Güteranlagen mit der Rollwagen-Grube nach der Einstellung des Güterverkehrs kaum noch genutzt. Bei einer Verkürzung wären daher im Bahnhof Neudorf (Strecken-km 4,53) nicht so großflächige Anlagen erforderlich. Die vorhandenen drei Gleise genügen, damit sich Normal- und Schmalspurzug an einem Bahnsteig gegenüber stehen und die Dampflok auf dem dritten (bahnsteiglosen) Gleis umsetzen kann.

540 Gera - Gößnitz - Glauchau / Zwickau - Chemnitz

Die 12,4 km kurze Verbindungsbahn von Gößnitz nach Schönbörnchen ging 1858 in Betrieb. Sie wurde zwischen 1908 und 1912 zweigleisig ausgebaut. Wie fast überall in der DDR verlor die Strecke aber nach dem Zweiten Weltkrieg das zweite Gleis als Reparationsleistung für die Sowjetunion. 1984 wurde sie als Teil des „Sächsischen Dreiecks“ elektrifiziert.

Die 33,8 km lange Bahnstrecke von Gera Süd nach Gößnitz wurde am 28.12.1865 eröffnet, um das aufstrebende Industriezentrum Gera (damals etwa 6.000 Einwohnern) mit dem Westsächsischen Industriegebiet zu verbinden. Für den *Tagebau Lichtenberg* zur Uranerzförderung wurde die Strecke bei Ronneburg 1968 aus dem Gessental heraus nach Norden verlegt und knapp 500 Meter länger. Da in dem etwa 30 Meter tiefen Einschnitt ein Brückenfundament abzurutschen drohte, entstand durch Aufschüttung ein 196 m langer Tunnel.

<i>Jena Hbf</i>	12.03		12.22			13.03		13.22		12.22	14.03
<i>Gera Hbf 565</i>	12.29		12.58			13.29		13.58		12.58	14.29
Zug	IC	RB	RB	RB		IC	RB	RB	RB	RB	IC
km Gera Hbf	12.31	12.40	13.00	13.04		13.31	13.40	14.00	14.04	13.00	14.31
1,8 Gera Süd		12.43	13.03	13.07			13.43	14.03	14.07	13.03	
3,8 Gera-Pforten		12.46	>				13.46	>		>	
5,8 Gera-Gessenthal		12.49	<i>Greiz</i>				13.49	<i>Greiz</i>		<i>Greiz</i>	
10,1 Ronneburg		12.53		13.13			13.53		14.13		
16,3 Posterstein	[40]	58/02		18/22			58/02		18/22		[40]
19,0 Nöbdenitz		13.06					14.06				
24,9 Schmölln	12.45	13.12		13.28		13.45	14.12		14.28		14.45
27,0 Zschemnitz		13.16		13.32		[47]	14.16		14.32		
31,5 Gößnitz		13.21		13.37			14.21		14.37		
<i>Gößnitz 550</i>		13.32			RB		14.32			RB	
<i>Zwickau Hbf</i>	13.05	13.55	(S)	(S)	14.11	14.05	14.55	(S)	(S)	14.11	15.05
31,5 Gößnitz	>	13.18	13.36	13.42	>	>	14.18	14.36	14.42	>	>
37,2 Meerane	<	13.23	13.41	13.47	<	<	14.23	14.41	14.47	<	<
41,2 Dennheritz	>	RE	13.45	13.51	>	>	RE	14.45	14.51	>	>
43,9 Schönbörnchen	>	13.29	13.48	13.54	14.25	<	14.29	14.48	14.54	14.25	<
	>	13.32	13.51	13.57	14.29	>	14.32	14.51	14.57	14.29	>
47,8 Glauchau											
	<	13.33	13.52	13.58	14.32	<	14.33	14.52	14.58	14.31	<
54,9 St. Egidien	<	13.38	13.58	14.04	>	<	14.38	14.58	15.04	>	<
61,6 Hohenst.-Ernstth.		13.44	14.04	14.10	<i>Roch</i>		14.44	15.04	15.10	<i>Roch</i>	
77,0 Ch-Schönau		13.52	14.17	14.23	<i>-litz</i>		14.52	15.17	15.23	<i>-litz</i>	
80,1 Chemnitz Hbf	13.29	13.58	14.26	14.32		14.29	14.58	15.26	15.32		15.29
<i>Freiberg Hbf 530</i>	13.54	11.39				14.54	12.39				15.54
<i>Dresden Hbf</i>	14.19	12.09				15.19	13.09				16.19

Gesamtverkehr Zwickau - Chemnitz siehe KBS 528; Die blauen RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen; Die roten RB fahren nur an Samstagen, Sonn und Feiertagen.

Nach der „Wende“ redeten viele Politiker zwar großspurig von der *Mitte-Deutschland-Verbindung* Dortmund - Kassel - Erfurt - Gera - Dresden, die zwischen Gera und Glauchau die KS 540 nutzen sollte. In der Realität wurden die Strecken aber nur abschnittsweise saniert und das Fernverkehrsangebot nach einer kurzen Blüte schrittweise eingestellt. Im Fahrplan 2010 fuhren in der *Normalverkehrszeit* zwei RE-Linien jeweils im 2-Stunden-Takt, die sich zwischen Gera und Schmölln stündlich überlagerten: Göttingen - Erfurt - Weimar - Jena - Gera - Gößnitz - Zwickau / Glauchau und Erfurt - Weimar - Jena - Gera - Altenburg.

<i>Dresden Hbf</i> <i>Freiberg Hbf</i> 530	11.41 12.06				11.51 12.22	12.41 13.06				12.51 13.22	13.41 14.06
Zug	IC	RB	(S)	(S)	RE	IC	RB	(S)	(S)	RE	IC
km Chemnitz Hbf	12.31		12.28	12.34	13.02	13.31		13.28	13.34	14.02	14.31
5,8 Ch-Schönau		<i>Roch</i>	12.36	12.42	13.07		<i>Roch</i>	13.36	13.42	14.07	
18,5 Hohenst.-Ernstth.		<i>-litz</i>	12.49	12.55	13.15		<i>-litz</i>	13.49	13.55	14.15	
25,2 St. Egidien	>	>	12.54	13.00	13.21	>	>	13.54	14.00	14.21	>
	<	12.28	13.01	13.07	13.27	<	13.28	14.01	14.07	14.27	<
32,3 Glauchau											
	>	12.31	13.02	13.08	13.28	>	13.31	14.02	14.08	14.28	>
36,2 Schönbörnchen	<	12.35	13.05	13.11	13.31	<	13.35	14.05	14.11	14.31	<
38,9 Dennheritz	>	>	13.08	13.14		>	>	14.08	14.14		>
42,9 Meerane	<	<	13.12	13.18	13.36	<	<	14.12	14.18	14.36	<
48,6 Gößnitz	>	>	13.18	13.24	13.42	>	>	14.18	14.24	14.42	>
<i>Zwickau Hbf</i> <i>Gößnitz</i> 550	12.55 	12.49			13.05 13.28	13.55 	13.49			14.05 14.28	14.55
48,6 Gößnitz			13.23	RB	13.39			14.23	RB	14.39	
53,1 Zschemnitz	[13]		13.28		13.44			14.28		14.44	
55,2 Schmölln	13.15		13.32		13.48	14.15		14.32		14.48	15.15
61,1 Nöbdenitz					13.54					14.54	
63,8 Posterstein			38/42	RB	58/02	[20]		38/42	RB	58/02	
70,0 Ronneburg			13.47		14.07			14.47		15.07	
74,3 Gera-Gessenthal				<i>Greiz</i>	14.11				<i>Greiz</i>	15.11	
76,3 Gera-Pforten				>	14.14				>	15.14	
78,3 Gera Süd			13.53	13.57	14.17			14.53	14.57	15.17	
80,1 Gera Hbf	13.29		13.56	14.00	14.20	14.29		14.56	15.00	15.20	15.29
<i>Gera Hbf</i> 565 <i>Jena Hbf</i>	13.31 13.57			14.02		14.31 14.57			15.02		15.31 15.57

Der **VD-T** hätte von der *Mitte-Deutschland-Verbindung* nicht nur geredet, er hätte sie auch als vorrangige Maßnahme verwirklicht. Den Abschnitt Gera - Zschemnitz hätte er elektrifiziert und für 160 km/h ausgebaut, davon 2 km von Schmölln bis zum Zschemnitz als zweigleisigen Begegnungsabschnitt. Dann hätte ein 4 km langer Neubauabschnitt nach Gößnitz die 4 km längere Flussschleife mit engen Radien abgekürzt. Der IC braucht dadurch nur noch 34 Minuten von Gera nach Zwickau und passt optimal in den *Integralen Taktfahrplan*.

Während die RE in der Realität 3 bis 4 mal Stopps von Gera bis Gößnitz einlegen, hält der IC beim **VD-T** nur noch in Schmölln (mit über 11.000 Einwohnern). Dafür gibt es zusätzlich stündliche RB, die sieben Stationen bedienen und die Region dadurch besser erschließen.

541 Chemnitz - Stollberg - Aue

Erste Planungen für eine Eisenbahn im Würschnitztal stammten von der *Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft* als möglichst kurze Anbindung ihrer Hauptstrecke (→ KBS 536) an das wichtige Lugau-Oelsnitzer Steinkohlenrevier. Verwirklicht wurde diese Idee aber erst von der Sächsischen Staatseisenbahn: 1889 vollendete sie die Querverbindung St.Egidien - Stollberg - Zwönitz. Anfangs fuhren täglich je drei gemischte Züge in beide Richtungen und ein zusätzliches Personenzugpaar an Sonn- und Feiertagen.

Zunächst wollte die Staatseisenbahn die Lücke im Würschnitztal zwischen Chemnitz und Stollberg mit einer Schmalspurbahn schließen, entschied sich dann aber wegen des hohen Frachtaufkommens aus dem Lugau-Oelsnitzer Steinkohlenrevier für die Normalspur. Der Bau wurde 1894 genehmigt und die 21 km von Chemnitz Süd nach Stollberg am 1.10.1895 eröffnet.

Da der Abschnitt Stollberg - Zwönitz die erwartete Verkehrsbedeutung nie erreichte, wurde er 1947 als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut. Nach Beginn des Uranbergbaus im Erzgebirge wurden die 16,2 km aber schon zwei Jahre später für die erhöhten Transportleistungen wieder aufgebaut.

Dennoch gehörte Stollberg - Zwönitz nach der Verlagerung des Wismut-Berufsverkehrs und dem Rückgang der Steinkohlenförderung zu den ersten normalspurigen Strecken in Sachsen, die aufgegeben wurden. Da beim Wiederaufbau nur gebrauchtes Altmaterial zur Verfügung stand, wurden schon in den 1960er aufwändige Renovierungen erforderlich. Um diese zu vermeiden, wurde 1966 der Personen- und 1967 der Güterverkehr eingestellt. Von 1968 bis 1976 wurden die Gleise und Brücken schrittweise abgebaut.

Zwischen Chemnitz und Stollberg nahm der Verkehr hingegen stetig zu. Der Sommerfahrplan 1985 enthielt täglich 10 bis 14 Personenzüge je Richtung zwischen 4 und 22 Uhr. Wie auf vielen anderen Bahnlinien in der DDR ging die Nachfrage jedoch nach der Wende auf einen Bruchteil zurück.

Um die drohende Stilllegung zu verhindern, wurde die Strecke 1992 als Pilotprojekt für die *Citybahn Chemnitz* ausgewählt. Dabei sollten (wie beim Vorbild in Karlsruhe) angepasste Straßenbahntriebwagen aus dem städtischen Schienennetz auf DB-Gleise wechseln und umsteigefreie Verbindungen aus der Stadtmitte

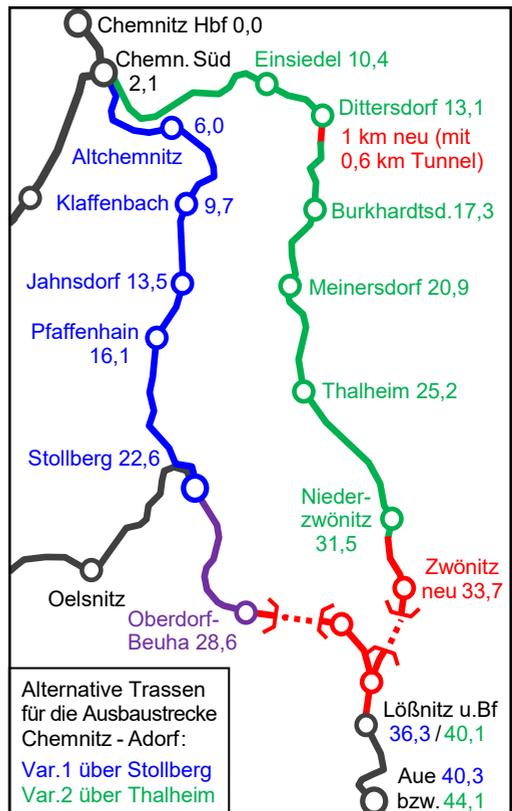
ins Umland schaffen. Technische und rechtliche Probleme verzögerten das Projekt mehrfach. Letztlich entschied man sich aber doch für das ursprüngliche Konzept mit der Verbindung beider Schienennetze in Altchemnitz.

Die 16 km von Altchemnitz bis Stollberg wurden saniert, elektrifiziert und bis zu 80 km/h ausgebaut. Vier neue Haltepunkte wurden angelegt, um das Fahrgastpotenzial entlang der Trasse besser auszuschöpfen. Und der Bahnhof Stollberg bekam ein *Elektronisches Stellwerk*, um alle Signale und Weichen bis Altchemnitz zu steuern. Am 15.12.2002 begann der planmäßige elektrische Betrieb mit sechs *Variobahn*-Niederflur Gelenkwagen. Die Betriebsführung liegt bei der *Regio Infra Service Sachsen* (RISS). Sie ist auch Pächter der Infrastruktur.

Die Bevölkerung nimmt die neue Linie 11 gut an: Während 1998 täglich nur 800 Fahrgäste die Regionalbahnen nutzten, waren es 2008 über 5.000 in der Stadtbahn nach Stollberg. Aufgrund dieses Erfolgs wird unter anderem auch die Verlängerung um 9 km nach Oelsnitz auf dem Gleis der KBS 542 geplant.

Der **VD-T** hätte sich zunächst einmal grundsätzliche Gedanken über das Angebot zwischen Chemnitz und Aue gemacht: Die beiden Städte liegen nur 30 km Luftlinie auseinander und die realen 73 Minuten Reisezeit der *Zwönitztalbahn* (→ KBS 536) sind nicht konkurrenzfähig. Grundsätzlich kommt ein Ausbau über Stollberg oder Thalheim in Frage. Der Vergleich auf der nächsten Seite zeigt, dass beide Varianten nahezu gleichwertige Verbesserungen ermöglichen.

Beim **VD-T** gibt der Ausbau der KBS 535 nach Annaberg-Buchholz den Ausschlag für die blaue Variante: Der dichte Zugverkehr erfordert bei der grünen Variante den zweigleisigen Ausbau von Chemnitz bis Dittersdorf und die *Zwönitztalbahn* verliert auf diesem Abschnitt Fahrgäste an die KBS 535.



Kriterium	Kostensatz	V1 üb. Stollberg	V2 über Thalheim
Ausbau Bestand	1 Mio € / km	27 km / 27 Mio €	36 km / 36 Mio €
Wiederaufbau	2,5 Mio € / km	5,8 km / 15 Mio €	-
Neubau	5 Mio € / km	5,8 km / 29 Mio €	6,5 km / 32 Mio €
Neubau im Tunnel	15 Mio € / km	1,7 km / 25 Mio €	1,6 km / 24 Mio €
Summe Infrastruktur (Preisstand 2000)		40,3 km / 96 Mio €	44,1 km / 92 Mio €
RE-Fahrzeit (mit 3 Zwischenstopps)		42 Minuten	44 Minuten
erschlossene Gemeinden (ohne die Stationen im Stadtgebiet von Chemnitz)		Neukirchen 6.800 Jahnsdorf 5.500 Niederdorf 1.300 Stollberg (m.Beutha + Oberdorf) 11.400 Lößnitz 8.700 33.700 Einwohner	Dittersdorf 1.900 (a) Burkhardtsdorf (mit Meinersdorf) 6.200 Thalheim 6.500 Zwönitz (b) 12.300 Lößnitz 8.700 35.600 Einwohner
Summe Einwohner			

- (a) Dittersdorf gehört zur Gemeinde Amtsberg mit 3.800 Einwohnern;
(b) Zwönitz wird durch die 3 Stationen von Dorfchemnitz bis Zwönitz erschlossen.

6.51	7.51	8.51	9.51	10.51	Dresden Hbf	6.51	7.51	8.51	9.51	10.51
7.22	8.22	9.22	10.22	11.22	Freiberg (S) Hbf	7.22	8.22	9.22	10.22	11.22
7.41	8.41	9.41	10.41	11.41	Chemnitz Hbf 530	7.41	8.41	9.41	10.41	11.41
RE	RB	RE	RB	RE	Zug	RE	RB	RE	RB	RE
8.40	9.05	9.40	10.05	10.40	km Chemnitz Hbf	9.20	9.55	10.20	10.55	11.20
	9.07		10.07		2,1 Chemnitz Süd		9.52		10.52	
8.45	9.11	9.45	10.11	10.45	6,0 Altchemnitz	9.14	9.48	10.14	10.48	11.14
	9.14	[47]	10.14		7,8 Ch-Harthau		9.45	[12]	10.45	
	9.16		10.16		9,7 Hp Klaffenbach		9.43		10.43	
	9.19		10.19		12,0 Adorf (Erzgeb)		9.40		10.40	
8.51	9.21	9.51	10.21	10.51	13,5 Jahnsdorf (Erzgeb)	9.08	9.38	8.52	10.38	8.52
	9.24		10.24		16,1 Pfaffenhain		9.35		10.35	
	28/30		28/30		20,2 Niederdorf (Erzgeb)		29/31		29/31	
8.59	9.34	9.59	10.34	10.59	22,6 Stollberg Bf	9.01	9.26	10.01	10.26	11.01
9.01	9.36	10.01	10.36	11.01	24,6 Mitteldorf	8.59	9.24	9.59	10.24	10.59
	9.38		10.38		28,6 Oberdorf-Beutha		9.21		10.21	
	9.41		10.41				9.18		10.18	
	9.45		10.45		32,6 Affalter		9.14		10.14	
9.09	9.48	10.09	10.48	11.09	34,6 Lößnitz [neu]	8.50	9.11	9.50	10.11	10.50
	9.51	[11]	10.51		36,3 Niederlößnitz		9.08	[48]	10.08	
	9.54		10.54		38,3 Aue Stadion		9.06		10.06	
9.15	9.57	10.15	10.57	11.15	40,3 Aue Hbf	8.45	9.03	9.45	10.03	10.45
9.20	9.22	10.20	10.22	11.20	Aue (Sachsen) 543	8.40	9.38	9.40	10.38	10.40
>	9.29	>	10.29	>	Schwarzenberg	>	9.31	>	10.31	>
9.48		10.48		11.48	Zwickau Hbf	8.12		9.12		10.12

Die jeweils 2 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitte Altchemnitz - Harthau und Lössnitz (neuer Bahnhof) - Niederlössnitz (= realer Bahnhof Lössnitz unterer Bf) ermöglichen *fliegende Zugkreuzungen* ohne lange Standzeiten der Züge.

Zwischen Chemnitz und Stollberg gibt es beim **VD-T** keine Stadtbahn, sondern „nur“ stündliche RE und RB. Das hätte den Neubau von Straßenbahngleisen bis Altchemnitz aber nicht verhindert. Und bei guten Anschlüssen am gleichen Bahnsteig können auch erhebliche Zuwächse erreicht werden.

Über größere Entfernungen hat der **VD-T** eindeutig die Nase vorn: Der RE schafft die 22,6 km von Chemnitz Hbf nach Stollberg in 19 Minuten, während die reale Stadtbahn 45 Minuten braucht. Der **VD-T** kann diese Beschleunigung durch *Flügelzüge* auch auf nichtelektrifizierte Strecken weitertragen (z.B. auf die KBS 542). Bei der Stadtbahn ist hingegen ein aufwändiger Ausbau erforderlich, der mitunter Jahrzehnte dauert.

542 (Chemnitz -) Stollberg - Oelsnitz - Lichtenstein (- Zwickau)

Im April 1877 begannen die Arbeiten an der 19,5 km langen Strecke St.Egidien - Lichtenstein - Oelsnitz - Stollberg. Am 15.10.78 startete ein provisorischer Güterverkehr und ab 15.5.79 fuhren dann auch Personenzüge. Es entstanden zahlreiche Anschlussgleise zu den Steinkohleschächten in der Region. Die vom Bergbau verursachten Geländeabsenkungen sorgten immer wieder für Probleme: In den 1950er Jahren sank die Erdoberfläche zwischen Neuoelsnitz und Oelsnitz zum Teil bis zu 17 Meter ab. Der Bahnhof Neuoelsnitz wurde nach dem Ende des Bergbaues ab 1971 komplett neu nivelliert.

Die „Wende“ hatte einen erheblichen Rückgang der Nachfrage im Reise- und Güterverkehr zur Folge. In den 1990er Jahren wurde deshalb mehrfach die Stilllegung der KBS 542 diskutiert. Letztlich entschied sich der 1997 gegründete *Verkehrsverbund Mittelsachsen* (VVM) für den Erhalt der KBS 542. 1998 lösten Reichsbahn-Schienenbusse (Baureihe 172) die Ein-Wagen-Züge mit schweren Dieselloks ab und am 9.6.2001 wurde der Betrieb vorläufig eingestellt.

In den folgenden 20 Monaten sanierte die *Regio Infra Service Sachsen* die Gleise und Bahnsteige für 13 Millionen Euro umfassend. In Stollberg, Oelsnitz und Lichtenstein richtete sie im Vorgriff für das *Chemnitzer Modell* fünf neue Haltepunkte ein. Die Steuerung aller Signale und Weichen erfolgt seitdem zentral in Stollberg, alle anderen Stellwerke wurden aufgelassen.

Am 15.2.2003 nahm die *City-Bahn Chemnitz* den planmäßige Verkehr mit modernen Niederflur-Dieseltriebwagen des Typs *RegioShuttle* wieder auf. Seitdem fahren die Züge werktags im Stundentakt. Bis 2011 fuhren sie meistens ab/bis Glauchau, dann reduzierte der VVM diese Fahrten aber infolge gekürzter Finanzzuweisungen des Freistaats Sachsen. Samstags, sonn- und feiertags gibt es einen Zwei-Stunden-Takt zwischen St.Egidien und Stollberg.

Beim **VD-T** hätte die KBS 542 als Verbindung zwischen zwei ausgebauten Hauptstrecken größere Bedeutung als in der Realität: Im Westen gäbe es bereits im Bahnhof Lichtenstein Anschluss zur neu trassierten Magistrale Chemnitz - Zwickau (→ KBS 530). Und im Osten läge der Bahnhof Stollberg an der neuen Verbindung von Chemnitz nach Aue (→ KBS 541). Mit einer Fahrzeit von 21 Minuten können die RB die beiden *Integralen Taktknoten* perfekt verbinden.

12.40 12.59	13.05 13.34	13.40 13.59	14.05 14.34	14.40 14.59	Chemnitz Hbf Stollberg 541	14.20 14.01	14.55 14.26	15.20 15.01	15.55 15.26	16.20 16.01
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
13.03	13.38	14.03	14.38	15.03	km Stollberg	13.57	14.22	14.57	15.22	15.57
13.04		14.04		15.04	0,8 Stollberg Nord	13.55		14.55		15.55
13.07	13.41	14.07	14.41	15.07	3,1 Niederwürschnitz	13.52	14.18	14.52	15.18	15.52
13.10	13.44	14.10	14.44	15.10	5,7 Neuoelsnitz	13.49	14.15	14.49	15.15	15.49
13.12	13.46	14.12	14.46	15.12	7,2 Mitteloelsnitz	13.47	14.13	14.47	15.13	15.47
13.14	13.48	14.14	14.48	15.14	8,5 Oelsnitz Süd	13.45	14.11	14.45	15.11	15.45
13.16	13.50	14.16	14.50	15.16	9,3 Oelsnitz (Erzgeb)	13.43	14.09	14.43	15.09	15.43
13.18	13.52	14.18	14.52	15.18	11,0 Hohndorf	13.41	14.07	14.41	15.07	15.41
13.20		14.20		15.20	12,7 Rödlitz	13.39		14.39		15.39
13.24	13.57	14.24	14.57	15.24	15,5 Lichtenstein (Sa)	13.36	14.03	14.36	15.03	15.36
13.32	14.01	14.32	15.01	15.32	Lichtenstein 530	13.27	13.59	14.27	14.59	15.27
13.46	14.13	14.46	15.13	15.46	Zwickau Hbf	13.14	13.47	14.14	14.47	15.14
13.27	14.01	14.27	15.01	15.27	Lichtenstein 530	13.32	13.59	14.32	14.59	15.32
13.56	14.32	14.56	15.32	15.56	Chemnitz Hbf	13.04	13.28	14.04	14.28	15.04

Die Triebwagen werden als *Flügelzüge* an die RE von Chemnitz bis Stollberg gekuppelt und bieten schnelle Direktverbindungen aus dem mittelsächsischen Oberzentrum in die Region. Von Chemnitz Hbf kommt man z.B. ohne Umsteigen in 36 Minuten nach Oelsnitz (11.000 Einwohner)! Die Nachfrage wäre sicher so groß, dass montags bis freitags nachmittags das Angebot zum Halbstundentakt verdichtet werden könnte. Dafür braucht man bei Mitteloelsnitz einen 2 km langen zweigleisigen Begegnungsabschnitt.

Nur die nördlichen 4,2 km von Lichtenstein bis St.Egidien würden beim **VD-T** nicht mehr von Zügen bedient, da die meisten Fahrgäste in Lichtenstein umstei-

gen. Der örtlichen Nachfrage wird eine Buslinie besser gerecht, die halbstündlich die *Integralen Taktknoten* in Lichtenstein (Min.30) und St.Egidien (Min.00) erreicht.



Als 972 502 am 25.5.00 eine kurze Pause in Lichtenstein einlegte, hatte die DB den Bahnhof schon auf ein Gleis zurückgebaut. Das große Empfangsgebäude kündete noch von seiner früheren Bedeutung. Und die freie Fläche davor hätte problemlos die Erweiterung der Gleisanlagen auf den beim VD-T erforderlichen Umfang erlaubt.

543 Zwickau - Aue - Schwarzenberg - Johannegeorgenstadt

Ihren Ursprung hat die Verbindung in der „Staatskohlenbahn Zwickau-Kainsdorf“, die 1854 als Staatsbahn erbaut wurde, um den Absatz der Zwickauer Steinkohle zu verbessern. Ein Jahr später genehmigte der Sächsische Landtag den Bau der *Obererzgebirgischen Staatsbahn* von Zwickau nach Schwarzenberg. Bis Kainsdorf sollte die schon bestehende Staatskohlenbahn mitbenutzt werden. Am 11.5.1858 wurde die knapp 40 km lange Strecke feierlich eingeweiht. Der reguläre Betrieb begann am 15.5. mit zunächst vier gemischten Zugpaaren, die von Zwickau nach Schwarzenberg etwa 100 Minuten brauchten.

Um 1900 wurde abschnittsweise ein zweites Gleis verlegt. Von Hartenstein bis Aue wurde die Strecke komplett neu trassiert und um etwa 1,5 km verkürzt. 1939 wies der Sommerfahrplan 12 Personenzugpaare aus, die in der Mehrzahl vom unteren Bahnhof in Annaberg bis Werdau durchfuhren. Zusätzliche Züge gab es zwischen Zwickau und Wilkau-Haßlau oder Wiesenburg.

1946 wurde das zweite Gleis von Zwickau bis Aue als Reparationsleistung für die Sowjetunion komplett abgebaut. Kurz danach bekam die Strecke durch den Uranbergbau der sowjetischen Wismut AG im Erzgebirge und herausragende Bedeutung für die Abfuhr der Uranerze und die Beförderung der Arbeiter zu den neu eingerichteten Bergwerksschächten. Am 1.12.1948 befahl die Besatzungsmacht den Wiederaufbau des zweiten Gleises von Zwickau bis Wilkau-Haßlau und Niederschlema bis Aue. Da es immer noch überall an Material mangelte, wurden nur gebrauchte Schienen verwendet, die andernorts durch den Abbau unwichtiger Nebengleise gewonnen wurden. Im Juni 1949 waren die 27,4 km zwischen Aue und Zwickau wieder zweigleisig befahrbar. Bis 1951 folgten die 10,7 km nach Schwarzenberg.

Trotz sinkender Verkehrsleistung nach der Wiedervereinigung blieb die Strecke zur Verkehrserschließung des westerzgebirgischen Raumes wichtig. Um die Jahrtausendwende begann ein umfassendes Sanierungsprogramm für kürzere Reisezeiten und weniger betrieblichen Aufwand. Zwischen Schlema und Schwarzenberg wurde die Strecke auf ein Gleis zurückgebaut und das breite Planum zur Aufweitung enger Gleisbögen genutzt.

Der Fahrplan 2010 enthielt stündliche RB der *Erzgebirgsbahn*, von denen die Mehrzahl nach Johanngeorgenstadt durchgebunden wurde. Einzelne Züge fahren am Wochenende in Kooperation mit der tschechischen Staatsbahn sogar nach Karlsbad weiter. Auch Güterverkehr gab es noch in bescheidenem Umfang.

Der **VD-T** hätte die Strecke großzügiger als in der Realität ausgebaut, um eine RE-Fahrzeit Zwickau - Johanngeorgenstadt unter 30 Minuten zu erreichen. Der Abschnitt Schlema - Aue behält zwei Gleise, weil sich dort regelmäßig Züge begegnen. Und drei kurze Neubauten ersetzen kurvenreiche Abschnitte im Muldental und ermöglichen durchgängig 100 bis 120 km/h:

Strecken-km alt	Strecken-km neu	Neubau / davon Tunnel		Verkürzung
7,7 bis 10,0	7,7 bis 9,8	2,1 km	0,7 km	um 0,2 km
15,6 bis 17,7	15,4 bis 16,9	1,5 km	0,9 km	um 0,6 km
29,8 bis 33,5	29,0 bis 31,2	2,2 km	1,5 km	um 1,5 km
Summen		5,8 km	3,1 km	um 2,3 km

Das Angebot hat beim **VD-T** mit jeweils stündlichen RE und RB nach Schwarzenberg und stündlichen Bussen nach Aue den doppelten Umfang der Realität. In Aue begegnen sich RE und RB und bieten Anschlüsse zum RE über Zwönitz und Stollberg nach Chemnitz (→ KBS 541) sowie zur RVE-Buslinie 360 über die fast 15.000 Einwohner zählende Stadt Schneeberg.

<i>Leipzig Hbf</i>	12.02	<i>IC v.</i>		12.35	13.02	<i>IC v.</i>		13.35	14.02	<i>IC v.</i>
<i>Werdau</i>	12.49	<i>Hof</i>		13.36	13.49	<i>Hof</i>		14.36	14.49	<i>Hof</i>
<i>Zwickau Hbf 550</i>	12.55	13.07		13.46	13.55	14.07		14.46	14.55	15.07
Zug	RE	RB		RB	RE	RB		RB	RE	RB
km Zwickau Hbf	13.02	13.12	13.22	13.48	14.02	14.12	14.22	14.48	15.02	15.12
2,0 Zwick.-Schedewitz		13.14	(z)	13.50		14.14	(z)	14.50		15.14
3,8 Cainsdorf		13.17	13.34	13.53		14.17	14.34	14.53		15.17
5,5 Wilkau-Haßlau (b)	13.07	13.19	13.39	13.56	14.07	14.19	14.39	14.56	15.07	15.19
7,7 Oberhaßlau-Haara		13.21	>	an		14.21	>	an		15.21
10,5 Wiesenburg (b)		13.24	13.49			14.24	14.49			15.24
14,8 Fährbrücke		13.28	>			14.28	>			15.28
17,9 Hartenstein		13.31	<			14.31	<			15.31
> Schneeberg	>	>	14.02		>	>	15.02		>	>
23,0 Schlema (b)		13.36	14.06			14.36	15.06			15.36
	13.21	13.40	14.16		14.21	14.40	15.16		15.21	15.40
26,6 Aue (Sachs) Bf	13.22	13.41	an		14.22	14.41	an		15.22	15.41
28,3 Aue-Nickelhütte		13.43				14.43				15.43
31,1 Lauter-Bernsbach		13.46				14.46				15.46
33,4 Schwarz.-Neuwelt		13.49				14.49				15.49
	13.29	13.53			14.29	14.53			15.29	15.53
35,8 Schwarzenberg	13.33	an			14.33	an			15.33	an
37,4 Schwarzenb. Süd	13.35				14.35				15.35	
38,8 Erla	13.37				14.37				15.37	
42,5 Ahornsthal	13.42				14.42				15.42	
46,0 Breitenbrunn	13.46				14.46				15.46	
48,8 Erlabrunn (Erzgeb)	13.50				14.50				15.50	
53,0 Johanngeorgenst.	13.55				14.55				15.55	
<i>Johanngeorgenst.</i>	<i>14.03</i>				<i>15.03</i>				<i>16.03</i>	
<i>Karlsbad</i>	<i>14.56</i>				<i>15.56</i>				<i>16.56</i>	

(b) Bus hält nicht am Bahnhof; (z) RVE-Buslinie 360 über Zwickau-Zentralhaltestelle

Die RE fahren bis Schwarzenberg mit zwei Triebwagen (Tw), die dort nachfragegerecht getrennt werden: Der vordere Tw fährt über Markersbach nach Annaberg-Buchholz (→ KBS 535) und der hintere nach Johanngeorgenstadt. Im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 gibt es auch gute Anschlüsse „übers Eck“ von Annaberg-Buchholz nach Johanngeorgenstadt.

Ob die Züge ab Johanngeorgenstadt weiter fahren oder man in einen tschechischen Triebwagen umsteigen muss, liegt an den beteiligten Bahnunternehmen. Jedenfalls waren die 80 Minuten unattraktiv, die im Fahrplan 2010 für die 44 km lange und kurvenreiche Nebenbahn nach Karlsbad (Karlovy Vary) veranschlagt wurden. Der **VD-T** deutet eine Beschleunigung auf knapp eine Stunde an, womit der „00er“ Taktknoten in Karlsbad erreicht würde und sich ein durchgehender Stundentakt rentiert.

<i>Karlsbad Johanngeorgenst.</i>	12.04 12.57				13.04 13.57				14.04 14.57	
Zug	RE	RB		RB	RE	RB		RB	RE	RB
km Johanngeorgenst.	13.05				14.05				15.05	
4,2 Erlabrunn (Erzgeb)	13.09				14.09				15.09	
7,0 Breitenbrunn	13.13				14.13				15.13	
10,5 Ahornsthal	13.17				14.17				15.17	
14,2 Erla	13.22				14.22				15.22	
15,6 Schwarzenb. Süd	13.24				14.24				15.24	
	13.27			ab	14.27			ab	15.27	
17,2 Schwarzenberg	13.31			14.07	14.31			15.07	15.31	
19,6 Schwarz.-Neuwelt				14.10				15.10		
21,9 Lauter-Bernsbach				14.13				15.13		
24,7 Aue-Nickelhütte				14.16				15.16		
26,4 Aue (Sachs) Bf	13.38		ab	14.19	14.38		ab	15.19	15.38	
30,0 Schlema (b)			13.44	14.20	14.39		14.44	15.20	15.39	
> Schneeberg	>		13.54	14.23			14.54	15.23		
			13.58	>	>		14.58	>	>	
35,1 Hartenstein			<	14.28			<	15.28		
38,2 Fährbrücke			>	14.31			>	15.31		
42,5 Wiesenburg (b)			14.11	14.35			15.11	15.35		
45,3 Oberhaßlau-Haara		ab	>	14.38		ab	>	15.38		ab
47,5 Wilkau-Haßlau (b)	13.52	14.05	14.21	14.40	14.52	15.05	15.21	15.40	15.52	16.05
49,2 Cainsdorf		14.07	14.26	14.42		15.07	15.26	15.42		16.07
51,0 Zwick.-Schedewitz		14.09	(z)	14.45		15.09	(z)	15.45		16.09
53,0 Zwickau Hbf	13.58	14.12	14.38	14.48	14.58	15.12	15.38	15.48	15.58	16.12
<i>Zwickau Hbf 550</i>	14.05	14.14		14.53	15.05	15.14		15.53	16.05	16.14
<i>Werdau</i>	14.11	14.24		<i>IC n.</i>	15.11	15.24		<i>IC n.</i>	16.11	16.24
<i>Leipzig Hbf</i>	14.58	15.25		<i>Hof</i>	15.58	16.25		<i>Hof</i>	16.58	17.25

Die blau dargestellten RB fahren nur Montag bis Freitag an Werktagen.

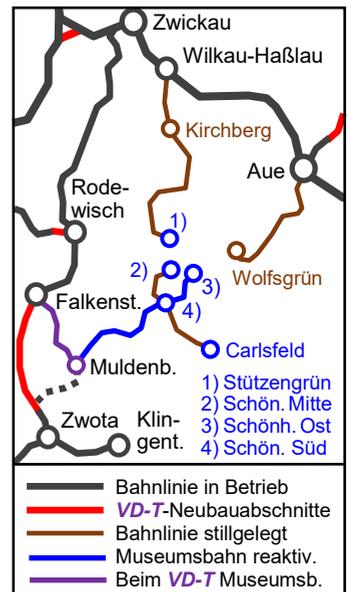
544 (Museumsbahn) Falkenstein - Schönheide - Carlsfeld

1975 wurde die Hauptstrecke Aue - Adorf beim Bau der *Talsperre Eibenstock* bei Schönheide unterbrochen. Fortan fuhren die Züge nur noch von Aue bis Wolfsgrün sowie zwischen Adorf, Muldenberg und Schönheide Süd. Der planmäßige Personenverkehr endete 1995 bzw. 1982 und der Güterverkehr auf beiden Abschnitten 1994.

Nach der Wende versuchten mehrere Vereine, die oben genannten Abschnitte zu reaktivieren und Teile der in den 1970er Jahren stillgelegten Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau - Wilzschhaus - Carlsfeld wieder aufzubauen. Bis zur Jahrtausendwende gelang das für die 16,3 Normalspur-km von Hammerbrücke bis Schönheide Ost und die 4,3 km mit 750 mm-Spur von Stützengrün bis Schönheide Mitte. Außerdem bauten sie die Schmalspurbahnhöfe Schönheide Süd und Carlsfeld wieder auf. Dauerhafter und regelmäßiger Zugverkehr wurde bis 2010 leider nur zwischen Stützengrün und Schönheide Mitte erreicht.

Beim **VD-T** wären die Rahmenbedingungen auf den ersten Blick schwieriger, weil er den Abzweigungsbahnhof Muldenhammer beim Streckenneubau zwischen Falkenstein und Schöneck „abhängt“ (→ KBS 553). Allerdings hätte der **VD-T** im Gegensatz zur *Deutschen Bahn AG* den touristischen Wert der Museumsbahn erkannt und diese aktiv unterstützt. Natürlich auch, damit die Fahrgäste für die An- und Abreise Regelzüge benutzen.

Der **VD-T** hätte daher den „Museumsbahnern“ die Übernahme der landschaftlich reizvollen 10,2 km von Falkenstein nach Muldenberg angeboten. Diese hätten dann selbst entscheiden können, ob die Züge im Bahnhof Muldenberg die Fahrtrichtung wechseln oder ihn auf einer neuen Verbindungskurve nördlich umfahren. Den Wiederaufbau der Schmalspurbahn hätte der **VD-T** so weit unterstützt, dass sie von Stützengrün und / oder Carlsfeld her Wilzschhaus erreicht. Das hätte reizvolle Reiseketten für Ausflüge ermöglicht.

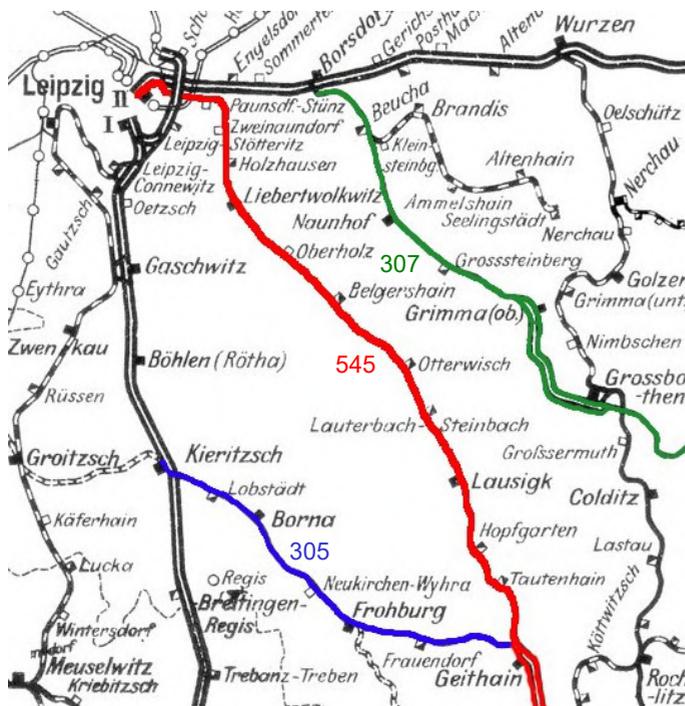


545 Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt - Chemnitz

Seit 1860 gab es verschiedene Pläne für eine Bahnlinie von Leipzig nach Chemnitz. Allerdings zeigte der sächsische Staat kaum Interesse daran, daher eröffnete die Stadt Borna 1867 auf eigene Kosten eine kurze Stichbahn nach Kieritzsch an der Strecke Leipzig - Hof. Fünf Jahre später wurde sie über Geithain und Burgstädt nach Chemnitz verlängert (→ KBS 549).

Die dafür vorgeschlagene Alternative von Leipzig über Lausigk und / oder Grimma wurde nicht berücksichtigt. Das Lausiger Eisenbahnkomitee gab aber nicht auf und schickte weiter Eingaben an den sächsischen Landtag. Sie fanden zunächst wenig Beachtung, weil in dem landwirtschaftlich geprägten Gebiet eine weitere Bahnlinie nicht wirtschaftlich erschien. Erst nachdem Chemnitz und Leipzig die kürzeste Verbindung unterstützten, wurde der Bahnbau 1884 genehmigt.

Die Trassierung durch ebenes Gelände bereitete wenige Probleme, südlich von Liebertwolkwitz waren allerdings mehrere sumpfige Stellen zu durchqueren. Die feierliche Eröffnung fand am 30.4.87 statt.



In Leipzig führte das neue Gleis neben der Strecke von / nach Dresden bis zum *Dresdner Bahnhof*, der dafür erweitert wurde. Beim Umbau der Leipziger Bahnhöfe wurde 1913 der Ausgangspunkt zum neuen Hauptbahnhof verlegt und die Strecke um 270 Meter verlängert.

Ausschnitt aus der Streckenkarte für Sachsen von 1902

Der Ast über Lausigk entwickelte sich zur Hauptverbindung von Leipzig nach Chemnitz, da er 8 km kürzer war und die stark befahrene Hauptachse Leipzig - Hof entlastete. Um die Jahrhundertwende wurde der heutige Chemnitzer Hauptbahnhof völlig umgestaltet und der Rangierbahnhof bei Hilbersdorf neu gebaut. Dabei entstand bis 1902 der Bahnhof *Küchwald* als nördlich vorgelagerter Trennungsbahnhof nach Obergrüna (- Wüstenbrand), Burgstädt und Wechselburg im Norden sowie Chemnitz Haupt- und Rangierbahnhof im Süden. In seiner Blütezeit hatte der Bahnhof *Küchwald* 3 Stellwerke und 10 parallele Gleise.

Von 1914 bis 1916 baute die Staatsbahn die 12 km von Leipzig bis Liebertwolkwitz zweigleisig aus. Die nächsten 8 km bis Belgershain wurden zwar 1920 genehmigt, das zweite Gleis aber wegen knapper Finanzen doch nicht verlegt. Die 36 km zwischen Geithain und Chemnitz erhielten von 1893 bis 1942 etappenweise ein zweites Gleis.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die KBS 540 mit wenigen Schäden. 1945 drohte jedoch der komplette Gleisabbau von Liebertwolkwitz bis Bad Lausick als Reparationsleistung für die Sowjetunion. Die Arbeiten hatten schon begonnen, als das Los stattdessen kurzfristig auf die Linie Borna - Großbothen fiel. So wurde 1946 „nur“ das zweite Gleis von Engelsdorf bis Liebertwolkwitz und von Geithain bis Chemnitz entfernt. 1973/74 baute es die *Deutsche Reichsbahn* (DR) zwischen Wittgensdorf oberer Bf und Küchwald wieder auf.

1961 bekam Karl-Marx-Stadt das *Heizkraftwerk I* neben dem Bahnhof *Küchwald*, der dafür umgebaut und erweitert wurde. Das Verkehrsaufkommen erreichte neue Höchstwerte. 1997 wurde das Heizkraftwerk stillgelegt und bis 2004 abgerissen. Auch die in *Küchwald* abzweigenden Nebenbahnen nach Obergrüna und Wechselburg wurden stillgelegt und der Bahnhof von 2006 bis 2008 erheblich zurückgebaut. Seither dient er nur noch als *Überleitstelle* in den eingleisigen Abschnitt nach Chemnitz Hbf.

Ab 1970 ersetzte die *DR* viele mechanische Signale und Vollschraken durch Lichtsignale und zugbediente Halbschraken. In den 1980er Jahren fuhren Personen- und Eilzüge zwischen Leipzig und Karl-Marx-Stadt, ein Eilzugpaar fuhr bis und ab Cranzahl im Erzgebirge und das Nachtschnellzugpaar D728/729 Karl-Marx-Stadt - Rostock und zurück.

Nach der „Wende“ hatte die *Deutsche Bahn AG* (DB) lange Zeit kein schlüssiges Konzept für das Angebot zwischen Leipzig und Chemnitz: Hochwertiger Fernverkehr mit IC oder ICE kam nicht in Frage, und alles andere interessierte den Staatskonzern nur wenig. Erst 2003 und 2004 modernisierte die *DB* die KBS 540 für mehr als 100 Millionen Euro und hob dabei die Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h für Züge mit Neigetechneik. Zwischen Geithain und Narsdorf baute

sie das zweite Gleis als Begegnungsabschnitt wieder auf. Dafür riss sie das zweite Gleis von Leipzig Hbf bis Engelsdorf und fast alle dem Güterverkehr dienenden Anlagen ab. Auch einige Brücken ersetzte die DB während der Vollsperrung, allerdings nur mit einer Gleisbreite. Die bis 2003 noch durchgängig vorhandene doppelgleisige Trasse unterbrach sie dadurch nachhaltig.

Seit 2006 verbindet die Linie RE 6 (*Chemnitz-Leipzig-Express*) die beiden Städte stündlich in 55 Minuten. Hinzu kommen die ebenfalls stündlichen *Citybahnen* (CB) Chemnitz - Burgstädt und *Regionalbahnen* (RB) Leipzig - Bad Lausick, die zwei-stündlich ab / bis Geithain verlängert wird.

Im Juli 2013 schlossen der Freistaat Sachsen und die DB eine Planungsvereinbarung für den weiteren Ausbau ab: Neben der Elektrifizierung Leipzig - Bad Lausick - Chemnitz enthält sie die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf Leipziger Stadtgebiet und von Engelsdorf bis Liebertwolkwitz sowie punktuelle Maßnahmen zur Beschleunigung. Das Projekt wurde für den *Bundesverkehrswegeplan 2030* angemeldet, die Inbetriebnahme wird nicht vor 2022 erwartet.

Zur besseren Auslastung des *Leipziger Citytunnels* hätte der **VD-T** schon 1991 eine neue eingleisige Strecke nach Liebertwolkitz angemeldet, damit sie bei den flächendeckenden Sanierungsarbeiten vorbereitet wird. Das hätte einen relativ

RE	(S)	(S)	RE	(S)	Zug	RE	(S)	(S)	RE	(S)
8.34	8.31	9.01	9.34	9.31	km Leipzig Hbf	9.26	8.58	9.28	10.26	9.58
>	8.35	9.05	>	9.35	> L-Bayerischer Bf	>	8.54	9.24	>	9.54
<	8.42	9.12	<	9.42	< L-Stötteritz	<	8.47	9.17	<	9.47
[43]	8.49	9.18		9.49	9,7 L-Holzhausen		8.41	9.10	[17]	9.41
	8.52	9.21		9.52	12,4 Liebertwolkitz		8.38	9.07		9.38
	an	28/31		an	20,0 Belgershain		28/31	ab		28/31
8.51		9.42	9.51		32,7 Bad Lausick	9.08	8.17		10.08	9.17
		9.45			34,9 B.L.-Buchheim		8.14			9.14
		9.48			37,4 Hopfgarten		8.11			9.11
		9.50			39,6 Tautenhain		8.09			9.09
8.59	(S)	9.55	9.59	(S)	44,0 Geithain	9.01	8.05	(S)	10.01	9.05
9.01	<i>Lun-</i>	an	10.01	<i>Lun-</i>		8.59	ab	<i>Lun-</i>	9.59	an
9.06	<i>zenau</i>		10.06	<i>zenau</i>	50,1 Narsdorf	8.53		<i>zenau</i>	9.53	
9.15	9.31		10.15	10.31	65,9 Burgstädt	8.44		9.28	9.44	
	9.39			10.39	73,2 Wittgensd. Süd			9.20		
9.26	9.49		10.26	10.49	80,7 Chemnitz Hbf	8.34		9.11	9.34	
9.31	10.05		10.31		<i>Chemnitz Hbf</i>	8.29		8.55	9.29	
10.21	11.07		11.21		<i>Dresden Hbf 530</i>	7.39		7.53	8.39	

Gesamtverkehre: Leipzig - B.Lausick → KBS 302; Burgstädt - Chemnitz → KBS 529

kostengünstigen Bau mit 3,3 km oberirdisch und 1,2 km Tunnel in geringer Tiefenlage ermöglicht. Die Fahrstrecke ab Leipzig Hbf verlängert sich gegenüber der realen Trasse über Paunsdorf um 1 km und die S 2 braucht 3 Minuten länger, weil sie dreimal öfter hält. Dafür kommt man aber direkt zu Augustusplatz, Bayerischem Bahnhof und MDR, sodass der **VD-T** mit einem 30-Minuten-Takt die Verdoppelung der Nachfrage erwartet. (→ KBS 302).

Für das dichte Schienennetz nördlich von Chemnitz hätte der **VD-T** bis 1995 ein schlüssiges Konzept entwickelt und dadurch vermieden, dass Gleise erst kostspielig herausgerissen und dann 10 Jahre später für noch mehr Geld wieder neu verlegt werden. Spätestens bis zur Jahrtausendwende hätte er 5 km von Heiersdorf nach Lunzenau als attraktive Alternative für die 24 km lange Nebenbahn von Chemnitz-Küchwald nach Wechselburg neu gebaut (→ KBS 529).

Zudem hätte der **VD-T** die KBS 545 durchgängig elektrifiziert und so ausgebaut, dass RE (mit passiver Neigetechnik) in 52 Minuten von Leipzig nach Chemnitz kommen. Dadurch erreichen sie in beiden Endstationen *Integrale Taktknoten* zur Minute 30 mit vielen attraktiven Anschlüssen.

546 (Leipzig -) Großbothen - Rochlitz - Glauchau - Zwickau

Die *Muldenthal-Eisenbahngesellschaft* (MEG) erhielt 1872 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahnlinie von Glauchau nach Wurzen. Die angedachte Verlängerung nach Norden wurde aber nicht genehmigt, da die Fortführung in Preußen über Wurzen (an der KBS 520 Leipzig - Dresden) hinaus nicht gesichert war. Die Inbetriebnahme erfolgte am 10.5.75 von Glauchau bis Penig, am 9.12.75 von Rochlitz bis Großbothen, am 29.5.76 von Penig bis Rochlitz und am 30.6.77 von Großbothen bis Wurzen.

Der Grunderwerb erfolgte für zwei Gleise und bei Tunnels und Brücken wurde die Trasse so breit vorbereitet. Wegen der fehlenden Weiterführung nach Norden blieb die Nachfrage aber geringer als erwartet und ein entsprechender Ausbau wurde nicht erforderlich. 1878 wurde die *MEG* verstaatlicht und die *Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen* übernahmen Strecke und Fahrzeuge. Sie stufte 1924 die bisherige Hauptbahn zu einer Nebenbahn herab.

Durch die Zerstörung der *Rabensteinbrücke* am 15.4.1945 war die *Muldentalbahn* nach dem Zweiten Weltkrieg zwischen Großbothen und dem unteren Bahnhof von Grimma unterbrochen. Der Oberbau zwischen beiden Bahnhöfen wurde als Reparationsleistung abgebaut. Trotz Reparatur der Brücke konnte die *Deutsche Reichsbahn* (DR) das Gleis wegen Materialmangel nicht wieder aufbauen.

Am 28.5.67 stellte die *DR* den Zugverkehr zwischen Grimma (unterer Bf) und Nerchau ein. Ab dem 24.9.67 fuhren die Züge wieder von Golzern nach Wurzen, dieser Streckenabschnitt wurde jedoch am 31.5.1969 für den Reiseverkehr endgültig geschlossen. Der Abschnitt wurde als Bahnhofsgleis des Bahnhofs Wurzen von Güterzügen weiterbedient. Zwischen Nerchau und Golzern erneuerte die *DR* noch in den 1970er Jahren den Oberbau.

Nach der „Wende“ brach der Güterverkehr massiv ein. Zwischen Wurzen und Golzern fuhr am 2.6.1996 der letzte Güterzug und Ende der 1990er Jahre wurde das Gleis ab dem Anschluss *Wasserglasfabrik Dehnitz* endgültig stillgelegt. Auf dem Planum entstand ein neuer Teilabschnitt des *Muldentalradwanderweges*.



Am 2.7.98 machte der einstige Knotenbahnhof Rochlitz schon einen trostlosen Eindruck. Die schwere Diesellok 219 121 mit nur einem Personenwagen zeigt, wie konzeptlos die DB agierte und den „Rückzug aus der Fläche“ wohl auch gar nicht abwenden wollte. (Blick nach Süden, Foto von Jörg Schäfer)

Ab 6.12.99 setzte die *Deutsche Bahn AG* (DB) zwischen Colditz und Rochlitz Schienenersatzverkehr mit Bussen wegen mangelhaftem Oberbau ein. Die Reisezeiten verlängerten sich dadurch ganz erheblich. Die Einstellung von Colditz nach Großbothen folgte am 27.5.00, und am 9.6.01 fuhren die letzten Züge zwischen Rochlitz und Wechselburg. Der Güterverkehr Großbothen - Wechselburg endete offiziell am 5.12.99 und Wechselburg - Glauchau am 1.7.00. Bis zum 13.8.02 fuhr noch alle 4 Stunden ein Triebwagen von Glauchau nach Wechselburg, der

für die 32 km über eine Stunde brauchte. Nach der *Jahrhundertflut 2002*, das auch die Mulde betraf, stellte die DB den Betrieb wegen Hochwasserschäden und dringender Sanierungsbedürftigkeit verschiedener Bauwerke ganz ein.

Die *Deutsche Regionaleisenbahn* (DRE) pachtete Anfang 2005 die Gleise für 5 Jahre. In dieser Zeit wollte sie Möglichkeiten suchen, um die KBS 543 langfristig zu sichern. 2006 gründete sich der *DBV-Förderverein Muldentalbahn*, um an Wochenenden wieder regelmäßig Züge fahren zu lassen. Die Mitglieder schnitten die Strecke frei, und ab April 2007 konnten sie zu besonderen Anlässen wieder touristischen Eisenbahnbetrieb zwischen Glauchau und Waldenburg anbieten.

Die geplante Verlängerung nach Wolkenburg oder Penig scheiterte an der neuen Autobahnbrücke der A4 bei Reinholdshain, bei deren Bau die Entwässerungsanlagen der Bahnlinie beeinträchtigt wurden. Nach langwierigen Verhandlungen entschied das Landgericht Chemnitz am 30.4.08, dass das Autobahnamt Maßnahmen ergreifen musste, um weiteren Schaden vom Bahndamm unter der Autobahnbrücke abzuwenden. Zur gleichen Zeit genehmigte der Freistaat Sachsen der DRE für 20 Jahre den öffentlichen Infrastrukturbetrieb auf der *Mulentalbahn* und der Strecke Rochlitz - Narsdorf.

2010 wurde der Pachtvertrag zwischen DRE und DB bis 2028 verlängert. Im Oktober 2010 konnte erstmals nach drei Jahren wieder ein Zug zwischen Glauchau und Wolkenburg fahren. Außerdem bot der *Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde* in den Jahren 2010 bis 2012 von April bis September zwischen Rochlitz und Wechselburg an Wochenenden Fahrten mit einem *Schienenrabi* an.

Ende 2015 verkaufte die DB die Gleisanlagen und Grundstücke an die in Chemnitz ansässige *Mittelsächsische Eisenbahninfrastrukturgesellschaft*. Den daraufhin befürchteten Abbau konnte der Denkmalschutz verhindern: Anfang 2016 nahm der Freistaat Sachsen den Abschnitt Glauchau - Großbothen als *Sachgesamtheit* (mit Gleisen und Nebenanlagen) in seine Denkmalliste auf.

Der **VD-T** hätte für das dichte Schienennetz nördlich von Chemnitz schon bis 1995 ein schlüssiges Konzept entwickelt und dadurch vermieden, dass Gleise erst kostspielig herausgerissen und dann 10 Jahre später für noch mehr Geld wieder neu verlegt werden. Spätestens bis zur Jahrtausendwende hätte er die *Mulentalbahn* auf einfachem Niveau renoviert, damit die Züge weniger als 1½ Stunden brauchen. Das ermöglicht gute Anschlüsse und effektive Fahrzeugeinsätze.

Die Triebwagen fahren (als *Flügelzüge*) von Leipzig über Rochlitz nach Zwickau durch. Daher kommt man von allen 20 Stationen im Muldenal direkt in beide Großstädte. Die *Integralen Taktknoten* in Rochlitz (Min.30) und Penig (Min.00) bieten optimale Voraussetzungen für Busanschlüsse in die nähere Umgebung.

12.00		13.00		14.00	Dresden Hbf	16.00		17.00		18.00
12.42		13.42		14.42	Döbeln	15.18		16.18		17.18
12.59		13.59		14.59	Großbothen 521	15.01		16.01		17.01
12.34		13.34		14.34	Leipzig Hbf	15.26		16.26		17.26
12.53		13.53		14.53	Grimma	15.06		16.06		17.06
12.59		13.59		14.59	Großbothen 542	15.01		16.01		17.01
RB		RB		RB	Zug	RB		RB		RB
13.03		14.03		15.03	km Großbothen	14.57		15.57		16.57
13.08		14.08		15.08	4,2 Sermuth	14.51		15.51		16.51
13.13		14.13		15.13	7,7 Colditz Bf	14.46		15.46		16.46
13.15		14.15		15.15	9,1 Colditz Porzellanw.	14.44		15.44		16.44
13.20		14.20		15.20	12,1 Lastau	14.39		15.39		16.39
13.23		14.23		15.23	14,1 xKralapp	14.36		15.36		16.36
13.28		14.28		15.28	17,5 Rochlitz Bf	14.31		15.31		16.31
13.31		14.31		15.31	18,6 Rochlitz Süd	14.29		15.29		16.29
13.33		14.33		15.33	21,1 xSteudten	14.27		15.27		16.27
13.36		14.36		15.36	24,7 Wechselburg	14.23		15.23		16.23
13.41		14.41		15.41	29,3 Lunzenau	14.19		15.19		16.19
13.46		14.46		15.46		14.14		15.14		16.14
13.50		14.50		15.50	Lunzenau 529	14.10		15.10		16.10
14.17		15.17		16.17	Chemnitz Hbf	13.43		14.43		15.43
14.23		15.23		16.23	Chemnitz Mitte	13.36		14.36		15.36
13.47		14.47		15.47	29,3 Lunzenau	14.13		15.13		16.13
13.51		14.51		15.51	32,4 Rochsburg	14.09		15.09		16.09
13.55		14.55		15.55	35,0 xAmerika	14.05		15.05		16.05
13.59		14.59		15.59	38,3 Penig	14.01		15.01		16.01
14.01		15.01		16.01		13.58		14.58		15.58
14.04		15.04		16.04	40,3 xThierb.-Zinnberg	13.55		14.55		15.55
14.09		15.09		16.09	43,6 Wolkenburg	13.50		14.50		15.50
14.13		15.13		16.13	46,8 xNiederwinkel	13.46		14.46		15.46
14.16		15.16		16.16	49,3 Waldenburg (Sa.)	13.43		14.43		15.43
14.21		15.21		16.21	52,6 Remse	13.38		14.38		15.38
14.28		15.28		16.28	56,8 Glauchau	13.32		14.32		15.32
14.02	14.28	15.02	15.28	16.02	Chemnitz Hbf	13.58	14.32	14.58	15.32	15.58
14.27	15.01	15.27	16.01	16.27	Glauchau 528	13.33	13.58	14.33	14.58	15.33
14.31	15.05	15.31	16.05	16.31	56,8 Glauchau	13.29	13.54	14.29	14.54	15.29
14.35	15.09	15.35	16.09	16.35	60,7 Gl-Schönbörnchen	13.23	13.50	14.23	14.50	15.23
14.39	15.14	15.39	16.14	16.39	65,2 Mosel	13.19	13.46	14.19	14.46	15.19
14.42	15.17	15.42	16.17	16.42	67,5 Oberrothenbach	13.18	13.43	14.18	14.43	15.18
14.45	15.20	15.45	16.20	16.45	70,5 Zw-Pölbitz	13.15	13.40	14.15	14.40	15.15
14.48	15.23	15.48	16.23	16.48	73,0 Zwickau Hbf	13.12	13.37	14.12	14.37	15.12
14.53		15.53		16.53	Zwickau Hbf 555	13.07		14.07		15.07
15.13		16.13		17.13	Plauen (V) ob.Bf	12.46		13.46		14.46
15.29		16.29		17.29	Hof Hbf	12.31		13.31		14.31

In der Realität machten sich ab 1990 vor allem die schlechten Fahrplanverbindungen nach Chemnitz negativ bemerkbar: Gute Anschlüsse gab es nur selten und man hatte das Gefühl, die Fahrgäste sollten zwangsweise andere Bahn- und Buslinien benutzen.

Der **VD-T** hätte zwar auch die Schienen von Rochlitz und Penig nach Narsdorf (→ KBS 547) gekappt. Dafür wäre eine neue Verbindung von Lunzenau nach Burgstädt entstanden, um ideale Anschlüsse zur *S-Bahn* nach Chemnitz zu ermöglichen (→ KBS 529). Zudem hätte der **VD-T** die Region mit den **grün dargestellten** neuen Stationen Kralapp, Rochlitz Süd und Niederwinkel besser erschlossen.

Die im Fahrplan blau dargestellten RB fahren nur Montag - Freitag an Werktagen.

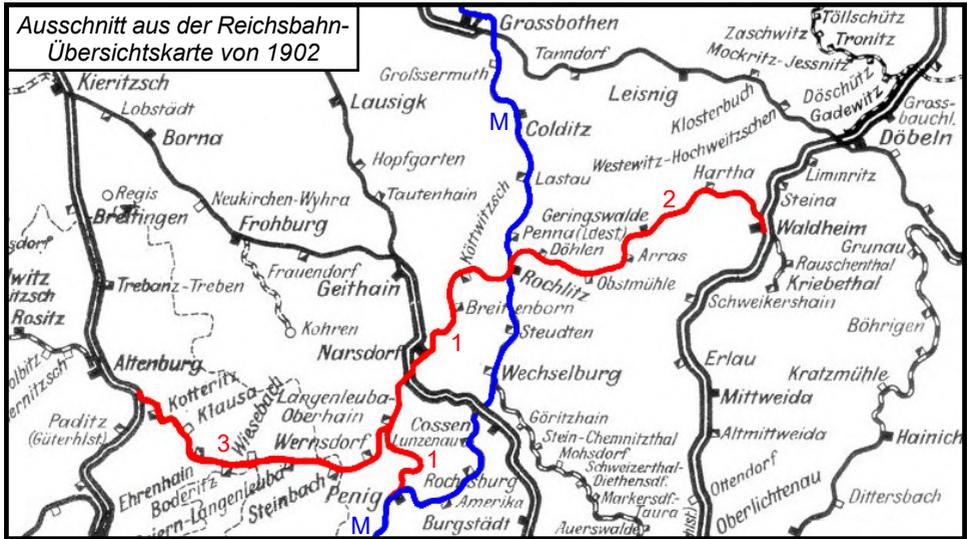
547 Altenburg - Kohren-S.- Geithain - Rochlitz – Waldheim

1872 wurde die Querlinie Penig - Narsdorf - Rochlitz gemeinsam mit der Hauptbahn Kieritzsch - Chemnitz (→ KBS 545) eröffnet. Sie verband den hochgelegenen Bahnhof Narsdorf mit den Orten und der Industrie im Tal. Erst vier Jahre später ging die *Muldentalbahn* Glauchau - Penig - Wechselburg - Rochlitz - Großbothen in Betrieb. Bis 1901 folgte schrittweise die 59,7 km lange West-Ost-Verbindung Altenburg - Rochlitz - Waldheim:

Nr.	Streckenabschnitt	Länge	Eröffnung	Ende PV	Ende GV
1	Penig - Narsdorf - Rochlitz	21,0 km	8.4.1872	1990/2000	1998/2000
M	<i>Muldentalbahn</i> (KBS 546)	20,7 km	29.5.1876	1999/2002	1.7.2000
2	Rochlitz - Waldheim	20,7 km	6.12.1893	1.6.1997	1.1.1996
3	(Altenburg -) Abzw.Nobitz - Langenleuba (- Narsdorf)	20,9 km	15.6.1901	27.5.1995	27.5.1995

Nach dem Ersten Weltkrieg sanken die Transportleistungen, zeitweilig fuhren zwischen Rochlitz und Waldheim sonntags überhaupt keine Personenzüge. Erst Ende der 1920er Jahre stabilisierten sich die Verkehrsleistungen wieder. Den Zweiten Weltkrieg überstanden die Strecken unbeschädigt und von Brückensprengungen blieben sie verschont.

1947 ließ die Sowjetunion die 9,5 km von Narsdorf nach Rochlitz als Reparationsleistung demontieren. Die *Deutsche Reichsbahn* (DR) baute das Gleis bis 1965 wieder auf, nutzte es zunächst aber nur für Güterzüge und Lokleerfahrten. Erst ab 1969 kamen auch wieder Personenzüge hinzu.



Um 1980 brauchten die Personenzüge von Waldheim nach Rochlitz etwa 40 Minuten. Ab 1987 ertüchtigte die DR den Abschnitt Waldheim - Döhlen für eine Achslast von 21 Tonnen, was die Erneuerung fast aller Brücken erforderte. Anlass war der Bau eines zentralen Heizkraftwerks für Rochlitz in Döhlen, das mit Braunkohle aus dem Lausitzer Revier versorgt werden sollte. Im Sommer 1988 war die Strecke mehrere Monate lang für Bauarbeiten gesperrt. Allerdings wurde das Heizkraftwerk bedingt durch die Wende 1989/90 nicht fertiggestellt.

Nach der Wende verloren alle Strecken rasch an Bedeutung. Schuld daran war auch, dass die Anschlussbahnhöfe bei kleinen Orten lagen und die Züge durch Umwege und Umsteigezwänge ins Hintertreffen gerieten: Während nämlich viele Straßen großzügig aus- und neugebaut wurden, erhielten die Gleise nur die aller-nötigsten Reparaturen. Der Reiseverkehr von Narsdorf nach Penig wurde dann auch „wegen Personalmangels“ schon am 26.5.90 eingestellt. Bis zur Jahrtausendwende folgten schrittweise die Reise- und Güterzüge auf allen anderen Strecken. Gleisabbau und teilweise die Anlage eines Radwegs auf der freigemachten Trasse bildeten die Schlusspunkte.

Der **VD-T** hätte ab 1990 natürlich auch nicht verhindern können und wollen, dass sich viele frühere DDR-Bürger ein Auto kaufen und auf dem schnell wachsenden Straßennetz die „neue Freiheit“ genießen. Die Entwicklung wäre aber geordneter verlaufen und auch die Öffentlichen Verkehrsmittel nachhaltig verbessert worden. Die hier beschriebenen Bahnlinien hätten allerdings nur

befristet durch RB von Chemnitz über Narsdorf nach Rochlitz profitiert: Sie wären im Stundentakt gefahren, bis die S-Bahn Chemnitz - Burgstädt - Lunzenau in Betrieb geht (→ KBS 529). Das wiederum hätte die KBS 546 im Muldental langfristig gesichert, die in der Realität 2002 stillgelegt wurde.

Für die Querverbindung von Altenburg nach Waldheim sind Busse die bessere Lösung, weil sie dichter an die Wohnbebauung der größeren Zwischenorte herankommen. Zwischen Altenburg, Rochlitz Der Verknüpfungspunkt mit der KBS 545 liegt zudem nicht bei Narsdorf mit 1.000 Einwohnern, sondern in der 5.000-Einwohner-Stadt Geithain. Dort werden stündlich im *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 die RE nach Leipzig und Chemnitz erreicht.

7.35	8.35	9.35	<i>Leipzig Hbf</i>	10.25	11.25	12.25
7.59	8.59	9.59	<i>Altenburg Bf 550</i>	10.01	11.01	12.01
			Buslinie			
8.05	9.05	10.05	km Altenburg Bf	9.55	10.55	11.55
8.14	9.14	10.14	5 Windischleuba	9.45	10.45	11.45
8.19	9.19	10.19	8 Pöppschen	9.40	10.40	11.40
8.25	9.25	10.25	12 Dolsenhain	9.34	10.34	11.34
32/35	32/33	32/35	16 Kohren-Sahlis	24/27	26/27	24/27
>	9.43	>	23 Roda	>	10.16	>
8.45	<	10.45	> Ossa	9.14	<	11.14
>	9.48	>	26 Niedergräfenhain	>	10.11	>
8.55	9.55	10.55	30 Geithain Bf	9.05	10.05	11.05
9.01	10.01	11.01	<i>Geithain 540</i>	8.59	9.59	10.59
9.25	10.25	11.25	<i>Chemnitz Hbf</i>	8.35	9.35	10.35
8.05	9.05	10.05	km Geithain Bf	8.55	9.55	10.55
8.13	9.13	10.13	5 Königsfeld	8.47	9.47	10.47
8.20	9.20	10.20	9 Rochlitz Bf	8.40	9.40	10.40
8.22	9.22	10.22	10 Rochl. Stadtpark	8.38	9.38	10.38
8.26	>	10.26	12,5 Döhlen	>	9.34	>
8.30	<	10.30	15 Zschaagwitz	<	9.30	<
>	9.29	>	> Zettlitz	8.31	>	10.31
8.33	9.33	10.33	17 Aitzendorf	8.27	9.27	10.27
8.37	9.37	10.37	19,5 Geringswalde	8.23	9.23	10.23
8.46	9.46	10.46	26 Hartha	8.14	9.14	10.14
8.53	9.53	10.53	30 Waldheim Bf	8.07	9.07	10.07
9.03	10.03	11.03	<i>Waldheim 525</i>	7.57	8.57	9.57
9.34	10.34	11.34	<i>Chemnitz Hbf</i>	7.26	8.26	9.26
8.57	9.57	10.57	<i>Waldheim 525</i>	8.03	9.03	10.03
9.28	10.28	11.28	<i>Riesa</i>	7.32	8.32	9.32