

■ Sachsen

Sachsens erste NE-Bahn wurde zehn Jahre

aus SIGNAL 01/2004 (Februar/März 2004), Seite 36-38 (Artikel-Nr: 10003023)
DBV Sachsen

Bereits am 17. Dezember 2003 wurde die erste öffentliche Nichtbundeseigene Eisenbahn in Sachsen zehn Jahre alt - die Döllnitzbahn zwischen Oschatz und Kemmlitz! Der mehr als 100 Jahre alte »Wilde Robert« stand 1990 vor dem Aus.

Die seinerzeit kooperierenden Pro Bahn-Fahrgastverbände Ost und West konnten sich nicht zu Gemeinsamkeiten um den Streckenerhalt durchringen. So setzte der Präsident des ostdeutschen Pro Bahn-Verbandes [heute Deutscher Bahnkunden-Verband - DBV -] Georg Nowinski auf dem 3. Bundesverbandstag am 2. Februar 1991 in Halle (Saale) die Gründung der Döllnitzbahn GbR zusammen mit dem damaligen Landkreis Oschatz durch und entsprach damit dem Wunsch der Berliner Fahrgastverbände. Diese schlossen daraufhin mit der Reichsbahndirektion Dresden am 1. September 1991 einen Patenschaftsvertrag. Dieses faktische »Stillhalteabkommen" ermöglichte zunächst den Weiterbetrieb durch die DR und leitete die Übernahmeverhandlungen zwischen der DR und der Döllnitzbahn

ein. Vertragsunterzeichnung im Dezember 1993

Über zwei Jahre dauerten die Verhandlungen, die mehrmals in die Sackgasse gerieten. Am 17. Dezember 1993, kurz vor der Bahnreform, unterzeichneten Rbd-Präsident Lücking und DBV-Präsident Curth (gleichzeitig kaufmännischer Geschäftsführer der neuen Döllnitzbahn GmbH -DBG-) den Übernahmevertrag. Ausgestattet mit einer vorläufigen Genehmigung nahm die DBG den Betrieb auf.

Alle ziehen an einem Strang

Ohne das Zusammenwirken zwischen dem Sächsischen Wirtschaftsministerium, der Landesbahnaufsicht, dem Landkreis, den Gemeinden und dem DBV wäre dies kaum zu schaffen gewesen. Betriebsgeschäftsführer Mescheder nahm am 4. Februar 1994 aus den Händen des sächsischen Verkehrsstaatssekretärs Prof. Dr. Zeller die Betriebsgenehmigungen entgegen. Landkreis und Anliegergemeinden bildeten einen Zweckverband, der sich bis 1998 mit jährlich rd. 300 TDM an den Betriebskosten beteiligte. Darüber hinaus haben die Gemeinden die Verpflichtung zur Errichtung und Wartung der Bahnsteige übernommen, was ebenfalls die Betriebskosten der DBG entlastet.

Diesel löst Dampf ab

Der tägliche Verkehr mit Dampfloks konnte aus ökonomischen Gründen nicht gehalten und musste auf die Wochenenden verlagert werden. Der DBV-Förderverein »Wilder Robert" übernimmt weitgehend die Durchführung des Dampfbetriebs.

Für den werktäglichen Güter- und ab 1995 folgenden Schülerverkehr mussten Dieselloks beschafft werden, die die Betriebskosten auf etwa 30 Prozent gegenüber dem Dampfbetrieb reduzierten.



(Foto: Hansjörg Beyer)



Abschied der 41 Reichsbahner am 17. Dezember.



DBV-Präsident Georg Nowinski (2.v.r., damals Pro Bahn Ost) setzt auf dem Hauptverbandstag im Februar 1991 in Halle /Saale die Rettung der Mügelner Schmalspurbahn durch. (Foto: Hansjörg Beyer)



Unterzeichnung des Patenschaftsvertrages am 1. September 1991. (Foto: Manfred Lesser)



Rbd-Präsident Lücking und DBG-Geschäftsführer Curth (v.l.n.r.) unterzeichnen am 17. Dezember 1993 den Übernahmevertrag für die Mügelner Schmalspurbahn. (Foto: Georg Radke)



Triebwagen-Beschaffung

Einige Zeit gab es Ansätze für die Beschaffung von Triebwagen für den Alltagsverkehr. Da der Freistaat Sachsen unter dem jetzigen Verkehrsminister die Fahrzeugförderung abschaffte, war der Traum ausgeträumt.

Personenverkehr wächst, Güterverkehr eingestellt

Im Herbst 1999, sechs Jahre nach Übernahme in regionale Regie, war die Schmalspurbahn Oschatz - Altmügeln wieder im Alltag zurück. Mit dem Ende der großen Ferien wurde der Verkehr auf der DBG durch den Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig bestellt. Nachdem die Deutsche Bahn AG die Andienung der Kohletransporte nach Oschatz einstellte und der Mügeln Kohlehändler nicht mehr bahnseitig bedient werden konnte, lief leider 2001 auch der Andienungsvertrag zwischen dem Kaolinwerk Kemmlitz und der DBG aus. Auf einen neuen Vertrag konnten sich beide Seiten nicht einigen, weil die beförderte Menge auf der Schmalspurbahn nicht mehr wettbewerbsgerecht war.

Im Rahmen der laufenden Streckenertüchtigungsmaßnahmen wird auch die Belastbarkeit der Strecke erhöht. Im Jahr 2006 soll dieses Ziel erreicht sein. Das Kaolinwerk Kemmlitz und das Chemiewerk in Mügeln wollen sodann auf die Schiene zurück und ihre Güter mit den Zügen der Döllnitzbahn befördern.

Personalentwicklung

Für die strukturschwache Region war die DBG durchaus interessant. Die DBG hatte 1993 mit vier Eisenbahnern begonnen und es bis 2003 auf 21 Mitarbeiter gebracht. In dieser Zeit bildete die DBG sechs Lehrlinge aus.

Die Sparzwänge machen jedoch leider auch vor der Döllnitzbahn nicht Halt. So mussten allein im Jahr 2003 neun Mitarbeiter freigesetzt werden, um den ausbleibenden oder gekürzten Zuwendungen entgegenzuwirken.

Fahrgastzahlen müssen steigen

Derzeit nutzen etwa 340 Fahrgäste täglich die Döllnitzbahn. Mit dem Beitritt zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund im Mai 2004 und der damit verbundenen Ergänzung zwischen Bus und Bahn sowie der Tarifvereinheitlichung strebt die DBG an, täglich mehr als 500 Fahrgäste zu befördern. Eine wichtige Aufgabe kommt der DBG während der Landesgartenschau 2006 in Oschatz zu. Die Schmalspurbahn fährt mitten durch das Ausstellungsgelände. Um nach 2006 weiter im Schienenpersonennahverkehr verkehren zu können, müssen die Fahrgastzahlen tatsächlich steigen; bis dahin ist der Verkehr jedenfalls gesichert.

Perspektivisch steht immer noch die Erweiterung des Netzes in der Planung. Im Zuge der Entwicklung des Tourismusverkehrs will die Gemeinde Sorzig-Ablass die Streckenverlängerung an die Feldbahnanlage Glossen umsetzen. In Kemmlitz ist neben einem Badesee direkt am Bahnhof auch die Einrichtung eines Kaolinbergbaumuseums in der Planung. Über die Leaderprogramme denkt die Region auch über Verlängerungen nach Wermsdorf [Horstund Döllnitzsee, Schloß

Hubertusburg und Landeskrankenhaus] und zum Schiffsanschluss in Strehla (Elbe) nach.

Die Bemühungen um die Entwicklung der Schmalspurbahn Oschatz - Kemmlitz werden seit Beginn der 1990er Jahre von einigen Seiten mit Argwohn begleitet und mit falschen Darstellungen in ein negatives Licht gebracht. Diese offenbar gekränkte Eitelkeit ehemaliger Mitglieder des Fördervereins, ehemaliger Mitarbeiter oder konkurrierender Vereine sind sehr zu bedauern. Die Döllnitzbahn hat nur durch den Optimismus und Einsatz der Mitarbeiter, der Geschäfts- und Betriebsleitung, der Gesellschafter und des Fördervereins die vergangenen zehn Jahre unter schwierigsten Bedingungen gemeistert. Daran werden auch Mobbingtiraden nichts ändern.

In den hoffentlich nächsten zehn Jahren Döllnitzbahn wird es nicht einfacher werden. So müssen drei Diesel- und eine Dampflokomotive noch in diesem Jahr in die Hauptuntersuchung. Drei Brücken bedürfen der Erneuerung und neun Kilometer Strecke müssen ertüchtigt werden.

Durch Geschäftsausweitungen, wie zum Beispiel die Eröffnung des Bahnkundenzentrums Oschatz Hauptbahnhof am 1. Dezember 2003, hat die DBG begonnen, die Mügelner Schmalspurbahn auf weitere Standbeine zu stellen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003023>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten