

■ Aktuell

Neues von der Döllnitzbahn

aus SIGNAL 03/1997 (April 1997), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10003600)
Deutscher Bahnkunden-Verband

Ein Interview mit Gerhard J. Curth, dem Geschäftsführer der Döllnitzbahn GmbH im sächsischen Landkreis Torgau-Oschatz.

Welche besonderen Ereignisse hat das vergangene Jahr für die Döllnitzbahn gebracht?

Gleich zu Beginn des Jahres 1996 wurde die erste richtige Strecken-Diesellok als Geschenk des Landkreises Torgau-Oschatz eingeweiht; sie erhielt den Namen "Tozi". [Die Lokomotive wurde am 7.1.1996 in Oschatz eingeweiht. Es handelt sich um ein in Rumänien gebautes und aus Polen erworbenes Fahrzeug, das dort unter der Bezeichnung Lyd 2 geführt wurde.] Ende Juni 1996 ging dann die Mehrheit der Anteile an der Döllnitzbahn GmbH vom Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV) auf den kommunalen Zweckverband "Döllnitzbahn" über. Die Region sich so verstärkt mit ihrer Bahn identifizieren und in diese investieren können. Im vorigen Jahr wurde die Döllnitzbahn außerdem als erste Schmalspurbahnstrecke Sachsens in einen regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen; der Landkreis Torgau-Oschatz faßte hierzu einen einstimmigen Beschluß. Dies ist wichtig für die künftige Bestellung des regulären Personenverkehrs auf der Schiene. Ferner traf der Zweckverband die politische Entscheidung, die Strecke nach Wernsdorf wieder aufzubauen. Zu vermerken ist auch eine erhebliche Steigerung des Aufkommens im Bereich des Schülerverkehrs gegenüber dem Vorjahr. Neben den Schülern benutzen übrigens auch bereits einige Lehrlinge, Studenten und andere Reisende die für Schüler angebotenen Züge.

An welchen Projekten wird aktuell gearbeitet?

Besonders am Wiederaufbau des Streckenabschnitts nach Wernsdorf. [Zwischen Mügeln und Kemmlitz zweigte bei Nebitzschen die Schmalspurbahn nach Neichen ab, deren Stilllegung abschnittsweise ab 1968 begann; im Jahre 1972 wurde das Reststück dieser Verbindung zwischen Wernsdorf und Nebitzschen stillgelegt.] Durchgeführt wird die Maßnahme vom DBV-Förderverein "Wilder Robert". Seit 1. März 1997 laufen die Bauarbeiten zwischen Nebitzschen und Glossen. In Glossen wird auch die Feldbahn wieder an die Schmalspurbahn herangeführt werden. Darüber hinaus werden weitere Haltepunkte an der Döllnitzbahn errichtet. Es müssen auch noch mehrere Bahnübergänge gesichert werden. Nachdem im vorigen Jahr bereit ein Bahnübergang Schranken erhalten hat, sollen in diesem Jahr noch fünf Kreuzungen mit entsprechenden Sicherungen versehen werden. Hierin nicht enthalten ist der Bahnübergang an der B6 im Stadtgebiet von Oschatz, an dem auch noch andere Straßen einmünden. Eventuell wird die Bahntrasse im Bereich an dieser Stelle sogar verlegt, damit weniger Straßen gesichert werden müssen. [Unmittelbar vor dem Haltepunkt Kömerstraße im Stadtgebiet von Oschatz münden mehrere Straßen in die B6 ein, die ihrerseits wenige Meter entfernt die Schmalspurbahn kreuzt.] Durch die Sicherung der Bahnübergänge werden die Züge die jetzigen Reisegeschwindigkeiten der Busse überschreiten können.



Am Haltepunkt Oschatz Lichtstraße. Einweihung der neuen Diesellok, ein Geschenk des Landkreises. (Foto: Hansjörg Beyer (7.1.1996))



Oschatz Hbf. Letzte Vorbereitungen zur Sonderfahrt mit Dampf. (Foto: Hansjörg Beyer (7.1.1996))



Am 27. September 1975 war auf der Döllnitzbahn der regelmäßige Personenverkehr eingestellt worden. Fast 20 Jahre später, am 3. August 1995, wurde er mit dem Schülerverkehr zwischen Altmügeln und Oschatz Lichtstraße wiederaufgenommen. (Foto: Thomas Billik (Mügeln 9/95))

Zum Wiederaufbau des Streckenteils nach Wernsdorf: Wie wird er finanziert? Wann soll der Betrieb aufgenommen werden? Welche Verkehre sind vorgesehen?

Die Finanzierung erfolgt durch den Verkauf von Schwellen, durch eine ABM-Maßnahme und durch Spenden. Die Gemeinden und die Döllnitzbahn GmbH werden sich weniger mit finanziellen, sondern mehr mit anderen materiellen Leistungen beteiligen. Bis Glossen ist die Finanzierung gesichert; spätestens im kommenden Jahr rechnen wir mit der Inbetriebnahme; in diesem Jahr erscheint die Wiederaufnahme des Zugverkehrs unsicher, da bei Nebitzschen noch eine neue Brücke eingebaut werden muß. Die Strecke nach Wernsdorf soll vor allem dem Tourismus-Verkehr dienen, untersucht wird jedoch auch ein Schülerverkehr auf der Schiene bis Glossen. Potentiale gibt es auch im Bereich des Güterverkehrs (Kaolinveredlung, Kohlen, Holz). Nach Wernsdorf bietet die Döllnitzbahn GmbH übrigens bereits jetzt einen Schienenersatzverkehr mit dem Bus an. Die Gemeinde Wernsdorf ist zwar noch nicht Mitglied des Zweckverbandes, unterstützt aber das Vorhaben für den Tourismusverkehr auf der Schiene. Der Tourismus wird auch anderweitig gefördert, wozu etwa die Reinigung des verschmutzten Horstsees und der Ausbau der Wernsdorfer Hubertusburg gehören, die ja das größte Jagdschloß Europas ist.

Gibt es auf der politischen Ebene Widerstände gegen den Bestand und den Ausbau der Döllnitzbahn?

Einige Mitarbeiter des Landratsamtes waren gegen die Bahn eingestellt, desweiteren erhoben einige Busfahrer gegen uns den Vorwurf des unlauteren Wettbewerbs. Wir haben nämlich die Schüler zu Lokmitfahrten eingeladen. Es sei auch auf den dauernden Vandalismus hingewiesen; jede Woche werden Andreaskreuze verbogen, es gibt Graffiti-Besprühungen und Diebstähle. Es handelt sich hierbei freilich um keine Probleme, die nicht auch andere Verkehrsbetriebe haben.

Ist die Finanzierung des laufenden Betriebs so wie der laufenden Investitionen gesichert?

Die Döllnitzbahn trägt sich selbst noch nicht, die Zuschüsse des Landes für den Schülerverkehr haben zur Zeit keine solide Rechtsgrundlage; die Bahn ist also nach wie vor nicht "über den Berg". Gesichert sind hingegen die Zuschüsse des Landkreises. Ferner läßt der Tourismusverkehr auf der Schiene noch zu wünschen übrig. In absehbarer Zeit werden zudem einige Investitionen anfallen; so sollen weitere Loks, Wagen und Triebwagen angeschafft werden, auch wird eine Erneuerung der Brückenkonstruktion über die Döllnitz im Stadtgebiet von Oschatz erforderlich sein.

Wie sieht die Situation der Döllnitzbahn im Fahrzeugsektor aus?

Eine weitere Strecken-Diesellok wurde aus Österreich erworben, ist aber noch nicht in Oschatz eingetroffen. Es handelt sich hierbei um den Typ 2091, von dem ein Exemplar noch im Ybbstal verkehrt. Sie soll auf den Namen "Döllnitz" getauft werden. Außerdem wird eine weitere V 10C hauptuntersucht, für die der Name "Wilsdruff" vorgesehen ist. Für einen neuen Triebwagen existiert schon ein Lastenheft, aber er wird wohl 1998 noch nicht fahren. Das Fahrzeug soll bei der

DWA gebaut und eventuell auch für andere sächsische Schmalspurbahnen im Rahmen einer Sammelbestellung der Arbeitsgemeinschaft Schmalspurbahnen geliefert werden. [Bei dieser Arbeitsgemeinschaft handelt es sich um einen lockeren Zusammenschluß der Betreiber von Schmalspurbahnen.] Der Triebwagen der Harzer Schmalspurbahn indessen wird vom Bundesland Sachsen nicht gewünscht. Es soll desweiteren eine weitere Lok aus Österreich gekauft werden, außerdem Reisezugwagen mit geschlossenen Bühnen. Der Güterverkehr wird übrigens wieder vermehrt mit Rollwagen durchgeführt.

Wann soll der Busverkehr zwischen Altmügeln und Oschatz auf die Schiene verlagert werden?

Dies ist für das Jahr 1998 vorgesehen. Allerdings wurde von den Bahngegnern eine achtjährige Konzession für die schienenparallele Buslinie durchgesetzt. Nur eine politische Entscheidung könnte diese Konzession noch rückgängig machen. Nichtsdestotrotz wird eine Abstimmung zwischen Bus und Bahn angestrebt. Der Bus soll künftig zwischen Mügeln und Oschatz über die nicht an der Bahn gelegenen Dörfer fahren. Auf der Schiene ist ein Zwei-Stunden-Takt zwischen Oschatz Hbf und Altmügeln sowie zwischen Oschatz Hbf und Thalheim-Kreischa vorgesehen. Dies entspricht den Vorstellungen des erwähnten Nahverkehrsplanes und des Zweckverbandes.

Wie geht der Ausbau der Haltepunkte voran?

Sehr gut. In Oschatz wurde das Bahnsteigdach von der Hauptbahn zur Schmalspurbahn umgesetzt. In Nebitzschen wird ein neuer Bahnhof entstehen, auch Naundorf erhält durch den Einbau einer weiteren Weiche wieder die Funktion eines richtigen Bahnhofs. Bereits jetzt findet übrigens in Naundorf eine Art Sägefahrt zum Ausweichen der Schülerzüge statt; hierbei wird einer der Züge in das vorhandene Stumpfgleis gedrückt. Die vorhandenen Stationen erhalten sukzessive Beleuchtung und Wartehäuschen. In Vorbereitung auf die Wiederaufnahme des regulären Verkehrs werden in Oschatz auch noch weitere neue Zugangsstellen errichtet, nämlich die Stationen Tierpark, Markt und Kleinforst. [Diese drei Stationen befinden sich im oder direkt vor dem Stadtgebiet von Oschatz; aufgrund der Vielzahl der Halte erzielt die Schmalspurbahn die Erschließungswirkung einer Stadtbuslinie.]

Wird das große Bahnhofsgelände in Mügeln für neue Zwecke (z.B. ein Cafe im Empfangsgebäude, Fahrzeugmuseum) genutzt werden?

Der Bahnhof Mügeln soll ein Bahnsteigdach erhalten, im Empfangsgebäude ist für das Jahr 1998 die Einrichtung einer Gaststätte vorgesehen, das benachbarte Sozialgebäude soll eine Pension einziehen. Das Heizhaus wird rekonstruiert, eventuell zusätzlich eine Triebwagenhalle errichtet werden. Der Güterboden bleibt zur Aufnahme eines Museums erhalten.

Welche langfristigen Projekte gibt es?

In bezug auf die ehemalige Schmalspurbahn nach Strehla laufen Verhandlungen, es haben auch schon Treffen mit den betroffenen Gebietskörperschaften stattgefunden, über den künftigen Betrieb gibt es aber noch keine konkreten Planungen. Die Trasse

soll jedenfalls gesichert werden. [Von Oschatz aus verlief auch eine Schmalspurbahn nach Strehla, deren Betrieb im Jahre 1972 eingestellt wurde. In den 80er Jahren wurde ein Teil der Trasse für eine Regelspurbahn verwendet, deren Bau militärische Gründe hatte.]

Interview und textliche Erläuterungen:

Hansjörg Beyer

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003600>.

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