Heimatpflege oder wirtschaftliches Abenteuer?

Eine Studie zur Wiederbelebung der Eisenbahnstrecke Riesa–Nossen

Steffen Förster

Personenzug in der Kurve bei Wahnitz 1983

In der Zeit von 1837 bis 1937 entstand in Sachsen ein Eisenbahnnetz in einer einzigartigen Mischung von Regel- und Schmalspurstrecken, teilweise in Kombination mit kommunalen Straßenbahnen wie in Meißen, mit einer Länge von mehr als 3800 Kilometern. Es war 1937 mit einer Netzflächendichte von 253 m/km² wahrscheinlich das dichteste Eisenbahnnetz Deutschlands.[1] Doch diese Eisenbahn-Infrastruktur wurde nach dem Zweiten Weltkrieg ausgedünnt: Zuerst ging es den Schmalspurbahnen «an den Kragen». Von 1951 bis um 1973 verschwanden in Sachsen, nach Bildung der Bezirke Dresden, Leipzig und Chemnitz/Karl-Marx-Stadt, mehrere 750-mm-Strecken. Allein im Kreis Meißen, dem Heimatkreis des Autors, waren das fünf Strecken.[2] Aber auch nicht unbedeutende Regelspurlinien wurden in den drei sächsischen Bezirken eingestellt und teilweise abgebaut.[3] Zwar blieb bis 1989/90 noch ein relativ dichtes Netz, doch dieses war und ist dem Wettbewerb mit dem Straßenverkehr, der politisch bevorzugt wird, ausgeliefert. Somit verschwanden seit der deutschen Einheit 1990 und dem Zusammenschluss von Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG 1994 weitere nicht unbedeutende Eisenbahnstrecken.[4] An manche erinnert nur noch ein Radweg. Trotzdem ist das sächsische Streckennetz noch heute 2500 km lang.[5] Auch einem Teil der Trasse Riesa–Nossen stand das gleiche Schicksal bevor. Es konnte abgewendet werden, weil Anwohner und Unternehmer entlang der Strecke für die Zukunft «ihrer Bahn» kämpften und tatkräftige Unterstützung von Eisenbahn-Unternehmen erhielten.

Charakteristik der Strecke

Die Eisenbahn Riesa–Nossen (RN) verbindet als nichtelektrifizierte Regelspurstrecke zwischen Riesa und Nossen die 1839 fertiggestellte Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) mit der 1868 in Betrieb genommenen Strecke Borsdorf–Coswig (BC) und stellt die Verlängerung der Strecken Riesa–Elsterwerda (Baujahr 1875) sowie der 1873 eröffneten Strecke Nossen–Bienenmühle (NB) dar. Die Entfernung zwischen den beiden Bahnhöfen beträgt 33,35 km. Sie überwindet zwischen Nossen und Riesa einen Höhenunterschied von 114 m, was der durchschnittlichen Neigung von etwa 3,4 ‰ entspricht, wobei zwischen Nossen und Starbach auf einer Länge von 6 km etwa 40 Höhenmeter im An- und Abstieg zu bewältigen sind. Selbst in der eigentlichen «Flachlandstrecke» kommt es zwischen Pinnewitz und Ziegenhain zum Gefälle von 15 Höhenmetern auf 1,5 Kilometern. Die Trasse berührt unabhängig von der politischen Zugehörigkeit aufgrund der eigenartigen Siedlungsstruktur der Lommatzscher Pflege 31 Gemarkungen. Obwohl zwischen Riesa und Nossen zurzeit drei Bahnhöfe, vier Haltepunkte und eine Ladestelle liegen, werden lediglich vier politische Gemeinden im Kreis Meißen verbunden: Nossen, Lommatzsch, Hirschstein und Riesa. In Lommatzsch existierte 1909 bis 1972 ein Übergang zur Schmalspurbahn (750 mm)

Lommatzsch–Meißen–Triebischtal und Lommatzsch–Döbeln Hbf. Hier war die Verbindung von Wilsdruffer und mittelsächsischem 750-mm-Netz. Seit Einstellung und Demontage der Schmalspurgleise 1973 gibt es an der Strecke RN keine Eisenbahn-Kreuzung mehr. In Nossen gab es von 1899 bis 1972 mit der Schmalspurstrecke Nossen–Wilsdruff einen weiteren Spurwechselbahnhof.

Die Trasse RN reicht im Süden vom Nossen-Wilsdruffer Schiefergebirge mit tonschiefrigem Diabastuff in die Lommatzscher Pflege mit Löss, Lösslehm, Parabraunerde und pleistozänen Sanden auf einem Grundgebirge aus Knotenschiefer, Quarzporphyrit, Monzonit und Biotitgranit. Diese Geomorphologie prägt die Beschaffenheit des Bahnkörpers und der 64 Ingenieurbauwerke. Die 13 Brücken, 51 Unterführungen und Durchlässe sind in unterschiedlichem Zustand: Die denkmalgeschützte Dreibogenbrücke in Leuben existiert noch im Originalzustand von 1879, während andere wie beispielsweise die Muldebrücke bei Altzella 1938 und die Jahnabrücke bei Pausitz 1986 erneuert wurden. Neben der Leubener Brücke sind sämtliche Bahnhöfe – Typenbauten sächsischer Eisenbahnarchitektur – in der Denkmalliste des Kreises Meißen erfasst.

Geschichte des Streckenbaus

Die ältesten bekannten Bestrebungen für den Bau einer Eisenbahntrasse Riesa–Nossen als Verbindungsbahn zwischen NB und LDE stammen vom Lommatzscher Apotheker Friedrich Wilhelm Herb (1829–1916), als dieser im Sommer 1865 in Freiberg bei einem Gespräch über die Strecke Freiberg–Nossen anregte, diese über Lommatzsch bis Riesa zu verlängern. Als sich 1872 der Lommatzscher Gewerbeverein ebenfalls für ein solches Projekt aussprach, bildeten die Bürgermeister der Städte Nossen, Lommatzsch und Riesa ein «Drei-Städte-Komitee». Auch die landwirtschaftlichen Großhändler aus der Lommatzscher Pflege, die Agrarprodukte sowohl ins Erzgebirge als auch gen Norden verschickten, hatten Interesse am Eisenbahnbau. Für die Industrie in Riesa und Freiberg entstand mittelfristig die Option, nach Verlängerung der Trasse von Bienenmühle nach Brüx[6] Braunkohle direkt aus dem böhmischen Revier mit den Zentren Brüx und Dux zu beziehen anstatt über den Umweg der Elbschifffahrt. Am 12. April 1875 erhielt die LDE-Gesellschaft die Konzession für eine zweigleisige Eisenbahnstrecke zwischen den Bahnhöfen Riesa und Nossen. Darin wurden alle Bedingungen für Bau, Betrieb, Haftung, Tarife, Bahnpolizei, Post und Fernmeldewesen sowie das Vorkaufsrecht des sächsischen Staates geregelt.

Der Streckenbau wurde in zwei Abschnitten geplant und 1875 mit der nördlichen «Flachlandstrecke» Riesa–Lommatzsch begonnen. Er war bei 14,5 km Länge auf knapp 3,2 Mio. Mark veranschlagt worden, wobei der größte Posten mit 1,75 Mio. Mark auf die Errichtung des Bahnkörpers entfiel, davon etwa 720 000 Mark für den Oberbau. In den Grunderwerb von etwa 0,5 km² Land flossen 412 000 Mark. Die drei Bahnhofsbauten kosteten 165 000 Mark, ein Posten von 520 000 Mark ergab sich aus der Notwendigkeit, in Riesa anstelle

Dampflokomotive IIIb mit Tender um 1900 vor dem Bahnhof Lommatzsch. Vor dem Führerstand Bahnhofsvorsteher Böhme inmitten der Belegschaft

eines dritten Bahnhofs einen neuen, zentralen Bahnhof zu bauen. Die Arbeiten im ersten halben Jahr schritten zügig voran, bis am 19. Februar 1876 der schwere Eisgang auf der Elbe die Baustelle der Straßenbrücke und infolgedessen zwei Träger der soeben fertiggestellten dritten Riesaer Eisenbahnbrücke beschädigte. Außerstande, den entstandenen Schaden von 1,6 Mio. Mark zu regulieren, liquidierte sich die LDE-Gesellschaft und verkaufte alle Strecken und Betriebsmittel an den sächsischen Staat. Fortan waren also die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen mit dem Weiterbau der Strecke RN befasst. Am 25. Januar 1877 fuhr die Lokomotive Gazelle in Lommatzsch ein. Am 5. April wurde der Streckenabschnitt Riesa–Lommatzsch feierlich eröffnet. Die zunächst vier Zugpaare des täglichen Linienverkehrs bewältigten die Distanz von 14,5 km in 32 und 34 Minuten.

Reichlich 17 Monate später begann am 12. September 1878 der zweite Bauabschnitt und es folgte der Lückenschluss Lommatzsch–Nossen. Hierfür waren ungefähr 4,82 Mio. Mark veranschlagt worden, wovon rund 3,2 Mio. Mark auf den Bau des Bahnkörpers entfielen, davon 910 000 Mark für den Oberbau. Der Grunderwerb kostete 760 000 Mark. Für den Bau der drei Bahnhöfe Leuben, Ziegenhain und Starbach waren 280 000 Mark eingeplant. Die Ingenieurbauwerke, darunter die Muldebrücke bei Altzella, waren mit 50 000 Mark veranschlagt worden. Bei diesem Streckenteil mussten zahlreiche Täler überwunden und Einschnitte trassiert werden. Zwar wurde das in Einschnitten anfallende Erdmaterial bei den Aufschüttungen der Dämme wiederverwendet, doch reichte das dabei gewonnene Erdmaterial nicht aus, zumal es sich hinter Starbach bei der Deckschicht von Löss und Lösslehm von ein bis zwei Metern meist um wertvollsten Ackerboden handelte, der höchstwahrscheinlich geborgen und in Gartenbau und Landwirtschaft wieder zum Einsatz kam. Da es also im Streckenbereich keinen Massenausgleich des Erdmaterials von Einschnitten und Dämmen gab, ist es möglich, dass sowohl Diabastuff aus den Steinbrüchen am Nossener Dechantsberg als auch Fremdgestein, zum Beispiel nahegelegenes Haldengestein aus dem Bergbau bei Roßwein und Nossen, zum Einbau kamen.[7] Vom Pfeilerabbruch der Riesaer Elbbrücke 1878 wurden Formsteine für Gewölbebau, Stützmauern und Brückenpfeiler wiederverwendet. Der Streckenabschnitt Lommatzsch–Nossen wurde planmäßig fertiggestellt und am Morgen des 15. Oktober 1880 mit Personenkurswagen für den Betrieb als Nebenbahn übergeben; die Feier fand am gleichen Tag in Nossen statt. Die Fahrzeit der drei täglich verkehrenden Zugpaare von Lommatzsch nach Nossen betrug zwischen 50 und 58 Minuten. Seitdem war Nossen ein bedeutender Eisenbahnkreuzungspunkt, was sich noch heute an der umfangreichen Infrastruktur des dortigen Bahnhofs ablesen lässt.

Weitere Entwicklung der Strecke

Obwohl die Zulassung als Nebenbahn schon in der Planungsphase nicht den Vorstellungen aller Protagonisten entsprach, musste sich die Strecke erst noch bewähren, war doch das Verkehrsbedürfnis nicht vollends ausgeprägt, sondern konnte aufgrund der Lage der Lommatzscher Pflege zwischen den zwei Hauptstrecken LDE, BC und Riesa–Chemnitz auch anderweitig abgedeckt werden. Erst mit der Betriebseröffnung bewies sie ihre Attraktivität. Neben der Personenbeförderung akquirierte gerade der Gütertransport, der mehr als 100 Jahre lang Garant für die Wirtschaftlichkeit der Strecke war, vielfältige Kundschaft. Neben dem Personen- und Bahnpostverkehr im Regelbetrieb entwickelte sich vor allem der saisonale Gütertransport auf Bestellung von Landwirtschaft und Gartenbau. Während die in der Lommatzscher Pflege entlang der Schmalspurbahn geernteten Rüben in die Döbelner Zuckerfabrik geliefert wurden, brachte der Regelspur-Güterzug die an den Stationen zwischen Nossen und Riesa angelieferten Rüben in die Zuckerfabrik Brottewitz bei Mühlberg/Elbe. So herrschte in der Rübensaison von Oktober bis Dezember zur Bewältigung des Ernteaufkommens Dreischichtbetrieb. Allein der Rübenlagerplatz am Bahnhof Prausitz war 3000 m² groß; das jährliche Aufkommen dort betrug 60 000 bis 80 000 Tonnen.

Einen besonders hohen Anteil aber hatte die Kohleeinfuhr. Für die Stationen von Starbach bis Lommatzsch wurden 1890 mehr als 15 000 Tonnen Kohle geliefert: Drei Viertel davon waren Braunkohle aus Böhmen. Als erste industrielle Ansiedlung infolge der Bahnanbindung dürfte 1895 die Glasfabrik von Carl Menzel in Lommatzsch zu nennen sein. Weitere wirtschaftliche Bedeutung erhielt die Strecke RN 1899 durch die Schmalspurbahn Nossen–Wilsdruff, da sie den Anschluss an das Freitaler Revier herstellte.

Die 1909 in Betrieb genommene 750-mm-Strecke Meißen–Triebischtal–Lommatzsch, ab 1911 weitergeführt bis Döbeln Hbf., erschloss den ländlichen Raum um Lommatzsch weiter und machte die Stadt zum Eisenbahnkreuzungspunkt.

Obwohl die Konzession von 1875 eine Klausel enthielt, kam der Strecke RN, abgesehen von der Generalmobilmachung 1914, kaum militärstrategische Bedeutung zu, waren doch die nächstgelegenen Garnisonen

Gemischter Güterzug Juni 1983 bei Nickritz

Ein originell zusammengestellter Zug 1989 bei Nickritz anlässlich der Rückführung nach der Festveranstaltung «150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn»

Nahgüterzug 1982 auf der Muldebrücke bei Nossen

Riesa, Döbeln und Freiberg an Hauptbahnen angeschlossen. Das zeigte sich erstmals im Ersten Weltkrieg, als die Akquise von Wagenmaterial für Hauptbahnen sowie der Personalmangel den Schienenverkehr der Trasse RN auf das Notwendigste beschränkten.

War die Umbenennung der «Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen» nach der erfolgreichen republikanischen Revolution von 1918 nur eine kurze Episode, sollte die Überführung der Länderbahnen in Reichseigentum per 1. April 1920 und die Bildung der «Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft» (DRG) per 11. Oktober 1924 die Strecke RN organisatorisch in einen größeren, reichsweiten Kontext einbinden, wie man an den Modernisierungsbemühungen der DRG zum Beispiel beim Triebwagenbetrieb ablesen konnte. Die Jahre in der Weimarer Republik waren auch von einer aufkommenden, leichten Konkurrenz durch Kraftfahrzeuge (Omnibusse, Lastkraftwagen oder Privat-Pkw) gekennzeichnet, die man allerdings auch als zeitgemäße Ergänzung interpretieren kann.

Anders als im Ersten Weltkrieg wurde der Schienenverkehr im Zweiten Weltkrieg zwischen Riesa und Nossen für kriegspolitische Zwecke eingesetzt: So wurden die Anlagen für eine in der Klostermühle Altzella eingerichtete Rüstungsfabrik per Bahn angeliefert, Häftlinge, Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene in Güterwaggons an- und abtransportiert. Während der Kriegsereignisse war die Trasse RN nicht nur an der Peripherie, etwa in Riesa, Schauplatz von Kampfhandlungen, sondern im April 1945 wurden entlang der Strecke mehrmals fahrende Personenzüge beschossen. Die offenen, bestuhlten Güterwaggons der Schülerzüge führten Fliegerabwehrgeschütze mit Mannschaft bei sich. Als sich am 24. April 1945[8] das äußerst tragische Massaker am Prausitzer Bahnhof abspielte, lag die Trasse RN direkt im Frontgebiet.

Foto für das Plakatmotiv der Bürgerinitiative 1998 mit dem Motto: «Die Bahn gehört in die Region wie die Kirche ins Dorf!». Regionalbahn Linie 508 in Leuben

Nach Kriegsende war es der allgemeinen strategischen Bedeutung des Bahnhofs Riesa zuzuschreiben, dass dieser auf Befehl des sowjetischen Stadtkommandanten schnellstens beräumt und betriebsbereit wiederhergestellt wurde. Schon ab 29. Mai 1945 war die Gesamtstrecke RN wieder befahrbar. Von einem verlässlichen Fahrplan mit 2 ½ Zugpaaren täglich konnte erst ab 1. Dezember 1945 wieder die Rede sein.

Durch den Ausbau des Riesaer Stahlwerkes und anderer örtlicher Fabriken erlangte die Personenbeförderung auf der Strecke neue Bedeutung. So wurde dafür 1951 der Haltepunkt Oberstößwitz eingerichtet. Ab 1967 wurden die ersten V100-Dieselloks eingesetzt. Langsam verdrängten sie die Dampflokomotiven BR 50 und BR 35 aus dem Einsatz zwischen Riesa und Nossen. Die Geschichte des Bahnhofs Lommatzsch als Eisenbahnkreuz war durch das Aus für den Güterverkehr von Lommatzsch nach Löthain sowie nach Kleinmockritz 1972 beendet.

In den 1970er Jahren waren bei den Bahnhöfen Starbach, Oberstößwitz und Leuben die Nebengleise ausgebaut worden. Die bisherigen Bahnhöfe wurden damit zu Haltepunkten herabgestuft und der Gütertransport weiter auf Ziegenhain, Lommatzsch und Prausitz gelenkt.

Im Jahre 1980 wurde das 100-jährige Bestehen der Strecke mit der Präsentation zahlreicher historischer Zuggarnituren gewürdigt; sie war ein Magnet für viele Eisenbahn-Enthusiasten (Abbildung S. 47 Mitte).

Vorläufiges Aus und Ringen um den Neubeginn

Das Ende des ersten Kapitels in der nunmehr 140-jährigen Geschichte der Trasse RN wurde am 24. Mai 1998 mit dem Ende des Personenzugverkehrs der DB-Kursbuch-Strecke 508 Riesa–Nossen eingeleitet. Diese Abbestellung, 1997 durch die «Landesverkehrsgesellschaft» initiiert und durch die Kreistage Meißen (rund

75 % Streckenlänge) und Riesa-Großenhain (etwa 25 % Streckenlänge) befürwortet, war praktisch einer der ersten Fälle von Missbrauch der Bahnregionalisierung in Sachsen.[9] Aus neuernannten «Bestellern» des Schienenpersonen-Nahverkehrs (SPNV) waren im Handstreich «Abbesteller» geworden. Dies geschah entgegen der «Eisenbahn-Konzeption 2002» des Freistaates Sachsen von 1997, welche die Strecke RN als zukunftsfähig einstufte, ja zum Ausbau empfahl, und entgegen dem enthusiastischen Bürgerprotest in der ersten Jahreshälfte 1998 in Nossen und Lommatzsch.

Dabei stellte das Ende der Kursbuch-Linie 508 «nur» das (vorläufige!) Ende des «durchgängigen» Eisenbahnverkehrs zwischen Riesa und Nossen dar. An der Peripherie existierte weiterhin Güterverkehr: Im Norden arbeiteten Glasrecycling Prausitz und Metallhandel Riesa zusammen mit DB Cargo, während im Süden Agrokorn Horsch in Starbach bis 2002 Getreidezüge befüllte und über Nossen abfahren ließ. Leider war es dem REWE-Logistikzentrum mit Anschlussgleisen bei km 28,75 seit August 1993 nicht gelungen, sich mit DB über die Belieferung per Eisenbahn zu arrangieren.[10] Der 1995 entstandene Betriebsbahnhof Rhäsa der Mineralölveredelung und Distribution (MVD) bei km 29,8 wurde ab 1997 fahrplanmäßig mit Tankzügen von Nossen aus bedient.

Das Verhängnis nahm langsam seinen Lauf, als die Abholungen in Prausitz per 5. November 1999 eingestellt wurden und die DB bei der Ausschreibung zum Verkauf des Teilstückes Riesa–Rhäsa im Jahr 2000 die Trasse in zwei Teilstücke teilte. Damit wurde die Strecke quasi in einen «wirtschaftlich darstellbaren» Südteil von bis zu 6 km und einen unbefahrenen, wirtschaftlich kollabierten Nordteil von 27 km zerlegt. Infolgedessen bot es sich im Jahr 2000 für die Planer der Bundesstraße 169 (B 169N) geradezu an, an der «Chemnitzer Hohle», einer Eintiefung in Riesa, die bisher von einer Eisenbahnbrücke der RN überspannt wurde, im Zusammenhang mit dem geplanten Einschnitt auf den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke zu verzichten.[11]

Aber auch im Südteil sollte sich manches zum Nachteil entwickeln: So fuhr bereits im Mai 2002 für lange Zeit der letzte Getreidezug ab Starbach, da sich die DB außerstande sah, einen durch dreitägigen Dauerregen im August 2002 entstandenen Erdrutsch bei km 28,2 zu beheben. Der zur Abgabe vorgesehene, noch unrentabler gewordene Streckenteil Riesa-Rhäsa wurde 2003 zum Verkauf für 331 000 € ausgeschrieben. Als Peter Wunderwald und Reiner Scheffler 2004 ihr als Quellenedition sowie Statement für den Streckenerhalt angelegtes Buch herausgegeben hatten[12], trat gerade die

Abschiedszug nach Riesa am 23. Mai 1998 im Bahnhof Nossen

«Deutsche Regional-Eisenbahn» (DRE) als Bewerber für die Strecke auf. Zunächst bot sie ein Betreiberkonzept mit Schüler- und Ausflugsverkehr sowie Gütertransport, benötigte aber zu dessen Finanzierung die Einnahmen aus dem Teilstück Rhäsa–Nossen, welches die DB aber nicht abgeben wollte. Anfang 2005 waren die Verhandlungen darüber zwischen DB und DRE gescheitert und die DRE strebte die verkehrstechnische «Trassensicherung» an, wofür kommunale Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden sollten. Anlässlich einer diesbezüglichen Verhandlung im Herbst 2005 erfuhr der Autor vom zuständigen Dezernenten des Landkreises von einer Straßenbauvariante für die Staatsstraße S 32 in Lommatzsch, die die Strecke für immer teilen würde![13] Mit einer Dammschüttung in Lommatzsch wollte das Straßenbauamt Meißen (SBA) etwa 800 000 € einsparen. Dazu war seitens der DB beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zunächst die Stilllegung zu beantragen. Diesem Verfahren war eine nochmalige Ausschreibung zum Verkauf der Eisenbahn-Infrastruktur voranzustellen, die von Juni bis September 2006 währte. Für 28,3 km durchgehende Strecke sollte der potenzielle Käufer etwa 306 000 € zahlen. Auch diesmal bewarb sich die DRE und forderte von der DB erneut, freilich ohne Erfolg, die Übergabe der Gesamtstrecke RN. Nach Stilllegung per 31. Dezember 2007 folgte im Verlauf des Jahres 2008 das Verfahren zur «Freistellung von Eisenbahnverkehrszwecken».

Die Wende in der Krise wurde also ausgerechnet von der sächsischen Straßenbaupolitik herausgefordert: Die S 32 in Lommatzsch erzwang die Festlegung auf eine Variante: Brücke oder Dammschüttung. Also war vom EBA ein «Schiedsspruch» über den Schienenverkehr zwischen Riesa und Nossen erforderlich. Während ein Lokalredakteur der Sächsischen Zeitung und die Lommatzscher Bürgermeisterin für die Zertrennung einer in ihren Augen «nutzlosen» Strecke und für die preisgünstigere Dammschüttung argumentierten, formierten sich Bürger zwischen Lommatzsch und Nossen für den Erhalt der Strecke. Nicht nur, dass sich zahlreiche Leserbriefe gegen die destruktive Dammschüttung richteten, auch einspruchsberechtigte Personen, Stadträte, Vereine wie die IG Dampflok Nossen, aber auch Eisenbahnunternehmen gaben beim EBA positive Stellungnahmen für die Strecke ab. Ein im Sommer und Herbst 2008 stattfindendes soziales Arbeitsprojekt zur Säuberung der Trasse von der reichlich vorhandenen Vegetation nährte außerdem in Lommatzsch und Umgebung die Hoffnung auf einen Neubeginn des Eisenbahnverkehrs. Schließlich wurde im Juli 2008 in Lommatzsch der «Förderverein Eisenbahn in der Lommatzscher Pflege e.V.» gegründet, der sich als denkmalpflegerischer Verein und als Organisator von Fahrten auf der Strecke RN versteht. Im August 2008 konstituierte sich das Konsortium «Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie» (NRE) als GmbH, als deren Geschäftszweck die Übernahme und der Betrieb der Eisenbahn-Infrastruktur RN definiert wurden. Im Oktober 2008 legte die NRE ein erstes Konzept für die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs vor. Im November 2008 begann das EBA den Antrag der DB auf «Freistellung» zu prüfen und entschied im Januar 2009 dagegen. Damit war nicht nur für den Brückenbau über die Gleise in Lommatzsch entschieden worden, vielmehr wurde ein neues Kapitel in der Geschichte der Strecke aufgeschlagen.

Der Neubeginn

Für die nun einsetzenden Verhandlungen zur Streckenübernahme zwischen DB und NRE war die uneinheitliche Zielrichtung der beteiligten Betriebssparten des DB-Konzerns von großem Nachteil. Einer 2009 von der NRE vorgeschlagenen Pacht der Strecke widersetzte sich «DB Immobilien», die einen Kauf durchsetzen wollte. Der unterbreitete, sehr ungünstig gestaltete Vertrag gefährdete die bereits in Aussicht gestellte Finanzierung durch eine regionale Genossenschaftsbank. Die Verhandlungen zogen sich von 2009 bis Ende 2012 hin. Der Tiefpunkt des Prozesses war im Frühjahr 2010 erreicht, als die zuständige Sparte DB Netz im Stillen die Demontage der Strecke einleitete, was in letzter Sekunde nach Intervention der NRE durch den beherzten Eingriff des EBA verhindert werden konnte. Erst 2013 kam es zum Durchbruch, als in den Pachtvertrag eine Kaufoption eingefügt wurde.

Zu dieser Zeit war ein weiterer Interessent aufgetreten, der touristischen Draisinenbetrieb zwischen Starbach und Lommatzsch aufnehmen wollte, was den ursprünglichen Absichten der Landkreisverwaltung näher stand. Also musste ein Kompromiss gefunden werden: Zwischen DB als Verpächter und NRE als Pächter

Arbeitseinsatz am Gleis zwischen Starbach und Rhäsa, Juni 2014

wurde unter Einflussnahme kommunaler Verwaltungsvertreter 2013 vereinbart, dass ein Unterpachtvertrag für die im Land Brandenburg ansässige «Erlebnisbahn Zossen» vorzusehen sei. Baubeginn der Straßenbrücke der S 32 war am 1. Dezember 2009. Leider hatte diesem Bauvorhaben ausgerechnet die «Apothekerbrücke» zu weichen, die nach dem wichtigsten Initiator der Eisenbahnstrecke, Apotheker Herb, benannt war. Ohne die übliche feierliche Übergabe rollt der Straßenverkehr seit Juli 2011 über das 1,2 Mio. € teure Ingenieurbauwerk.[14] Im September 2012, noch lange vor Abschluss eines Pachtvertrages, erwarb die NRE als quasi erste Geschäftshandlung bei einer Auktion für 6000 € den denkmalgeschützten Bahnhof Nossen von 1879.[15] Der Ende 2013 unterzeichnete Pachtvertrag wurde am 16. Januar 2014 wirksam. Sofort begann die NRE mit ihren Unterstützern den Streckenabschnitt zwischen Betriebsbahnhof Rhäsa und Getreidelager/Bf. Starbach nahezu ausschließlich in Handarbeit instand zu setzen. Unter anderem galt es, den bereits erwähnten Dammrutsch vom August 2002 zu beseitigen, der seinerzeit Vorwand für die Einstellung des Güterverkehrs zwischen Starbach und Rhäsa war. In unermüdlicher Arbeit und unter Anleitung des vertraglich gebundenen Bahningenieurs gelang es, bis Anfang Juli für den Streckenteil von km 27,3 bis 29,6 von der Landesbahnaufsicht eine Betriebsgenehmigung nach der «Betriebsordnung für Anschlussbahnen» zu erhalten. Da sich kein etabliertes Eisenbahnunternehmen fand, das bereit war «nur zweier Getreidezüge wegen» nach Starbach zu fahren, trat die NRE selbst als Spediteur auf und stellte mit gemieteten Waggons einen Zug zusammen: Am 1. Juli 2014 stand ein Zug aus 24 zertifizierten, tschechischen Getreidewaggons, bespannt mit einer Diesellok V300 der «Starkenberger Baustoffwerke», am Getreidelager Starbach zur Befüllung bereit (Abbildung unten). Der Zug, der einem Äquivalent von ungefähr 50 Lkw entsprach, fuhr seine kostbare Last von 1250 t Weizen in der Nacht vom 1. zum 2. Juli via Nossen zum Ostseehafen Vierow. Bis Redaktionsschluss fuhren insgesamt 10 Getreidezüge ab Starbach, was einer Flotte von etwa 500 Lkw entspricht, die hier über kommunale Straßen, woanders aber auf Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen durch Dörfer und kleine Städte rollen würden. Die Ferntransporte auf dem Schienenweg stellen zwar nur einen kleinen, aber richtigen und beispielhaften Schritt, hier in Sachsen und andernorts, zur Entlastung des Straßennetzes vom Schwerlast-Straßenverkehr dar. Gleichzeitig sind sie ein großer Schritt zur Bewirtschaftung und damit zum Erhalt dieser traditionsreichen und vielseitig genutzten Trasse.

Da die NRE seit Juni 2015 die Strecke zwischen Betriebsbahnhof Rhäsa und Nossen gepachtet hat, wird RN nach mehr als 15 Jahren der Trennung wieder einheitlich verwaltet. Auch leistet der täglich rollende Tankzugverkehr zwischen Nossen und Rhäsa einen wichtigen finanziellen Beitrag für die weitere sukzessive Instandsetzung und Wiederinbetriebnahme von immerhin noch etwa 80 % der Strecke.[16]

Inzwischen gelang es der NRE mit dem Kauf der strategisch wichtigen Bahnhofsgebäude Lommatzsch im Sommer 2014 und Starbach im Sommer 2015 auch auf Immobilienseite eigene Fixpunkte des zukünftigen Reise- und Ausflugsverkehrs zu erwerben. Weitere

Am 1. Juli 2014 fand mit diesem Getreidezug in Starbach nach zwölf Jahren erstmals wieder eine Fahrt zwischen Riesa und Rhäsa statt

Bahnhofsgebäude wie Ziegenhain oder Leuben gehören bereits Eigentümern, die dem Eisenbahnverkehr zwischen Riesa und Nossen zugetan sind.

Plädoyer für eine alte Eisenbahnstrecke

Regelmäßig fällt seitens der Bahnbefürworter das Argument, wertvolle Infrastruktur würde mit der Aufgabe der Bahnstrecke vernichtet. Doch worin besteht dieser Verlust konkret? Das möchte ich in ökonomischer Hinsicht beleuchten: Beim Bau der Strecke RN wurden für Bahnkörper, Kunstbauten, Hochbauten, Planung, Entschädigungen, Grunderwerb und ähnliches innerhalb von fünf Jahren ungefähr 9 Mio. Mark investiert. In Euro-Währung umgerechnet, bedeutete das ein Investvolumen von etwa 45 Mio. € (innerhalb von fünf Jahren!). Heute würde allein die Eisenbahntrasse mit 33 km Länge im Bau mit 33 Mio. € veranschlagt. Um die Bahnstrecke in dieser leicht hügeligen Landschaft zu trassieren, wurden zahlreiche Kerben und Einschnitte an Hängen und Kuppen nötig. Hunderttausende Kubikmeter Erdreich verschiedenster Beschaffenheit – vom Löss bis zum Felsgestein – mussten transportiert werden. Als Transportmittel kam noch vor der Feldbahn wohl das mit Pferden oder Ochsen bespannte Fuhrwerk zum Einsatz. Vor allem aber erforderten diese Erdarbeiten Hunderte zäher, kräftiger und ausdauernder Arbeiter. An einer Stelle wie der Jahnabrücke bei Pausitz wurden auf 20 m Bahndamm mehr als 1000 m³ Erdreich eingebaut.

Stellen wir diese enormen (nicht nur monetären!) Kosten beim Trassenbau in einer typischen Agrarlandschaft in Rechnung, ist die Frage nach dem zwingenden Nutzen dieses Bahnprojekts für eine damals wie heute sich eher konservativ verhaltende Bevölkerung zu stellen. Sollte dieser Nutzen allein im erwarteten, günstigen Export der Agrarprodukte und der Unzulänglichkeit des bisherigen Abtransportes zu suchen gewesen sein? Dann waren diese im 19. Jahrhundert statistisch schwer zu erfassenden Erträge jedenfalls riesig, um ein solches Projekt zu rechtfertigen. Andererseits ging die Initiative zum Bahnbau RN von Städtern aus, namentlich von dem Komitee Gewerbetreibender. Spielte also der günstige Import böhmischer Braunkohle für Industrie und Haushalt in eine an Primärenergie arme Gegend eher eine Rolle? Doch auch die durch den Reiseverkehr neu erschlossenen Kommunikationsmöglichkeiten vor allem für die Stadtbewohner zwischen Freiberg und Riesa, wie gegenseitige Besuche, Marktteilnahme und schnellere Beförderung von Poststücken, müssen in der Aufbruchstimmung der Industrialisierung als Motive ernsthaft in Betracht gezogen werden.[17] Somit ist die Aufgabe gerade einer Eisenbahnstrecke wie Riesa–Nossen Verrat an einem infrastrukturellen Erbe, dessen Bau seinerzeit durch eine unglaublich komplexe Kraftanstrengung und vermutlich nur innerhalb einer verhältnismäßig kurzen historischen Zeitspanne möglich war. Höchstwahrscheinlich wäre ein solches Projekt unter heutigen politischen Prämissen – den enormen finanziellen Hürden, aber auch wegen des Natur- und Landschaftsschutzes (anders als beim Straßenbau!) – kaum genehmigungsfähig. Auch das uneingestandene politische Primat des motorisierten Straßenverkehrs dürfte für ein solches Projekt mental eine enorme Schranke darstellen. Gerade deshalb sollte mit solchem Erbe sorgfältig umgegangen und eine lange effektive Nutzung für möglichst breite Kreise angestrebt werden.

Ausblick

Zum Zeitpunkt des Erscheinens dieses Aufsatzes wird ein neuer Missbrauchsfall der Eisenbahnregionalisierung bereits Geschichte sein: Nach mehreren Anläufen[18] ist es dem VVO in «Kooperation» mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen und der DB gegen anhaltenden Bürgerprotest endlich «gelungen», die seit 1868 bestehende Bahnverbindung Leipzig–Dresden (über Döbeln) zwischen Meißen und Döbeln zu streichen. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 findet zwischen Meißen und Döbeln kein SPNV mehr statt. Da DB kein Interesse an diesem Streckenteil der Trasse BC mehr hat, wurde sie 2014 zur Vergabe ausgeschrieben. Unter den Bewerbern befand sich die NRE GmbH, für deren Erfolg ein Betriebskonzept RN mit weiterem Anschluss in Nossen lebensnotwendig ist. Im Juli 2015 wurde der Pachtvertrag zwischen DB und NRE für die 37 km lange Strecke zwischen Meißen-Triebischtal und Döbeln Hbf. unterzeichnet. Damit werden nicht nur bisherige und zukünftige Fahrten zur Strecke RN, sondern auch die sehr verdienstvolle ehrenamtliche Arbeit der IG Dampflok Nossen zum Beispiel bei Ausflugsfahrten sichergestellt. Für den zukünftigen, planmäßigen SPNV hält die NRE die Trasse Meißen-Triebischtal–Döbeln offen und wird sich gemäß dem ursprünglichen Anliegen weiterhin für die Wiedereinführung des schienengebundenen Personenverkehrs einsetzen.

Dank an

Eckart Sauter, Geschäftsführer der Nossen–Riesaer Eisenbahn-Compagnie mbH, und Peter Wunderwald, Verlag Wilsdruffer Bahnbücher Nossen, für die zahlreichen Auskünfte über die historische und aktuelle Streckenentwicklung sowie die Durchsicht des Manuskriptes.

Anmerkungen

1) Davon entfielen 3335 km auf Regelspur- und 509 km auf Schmalspurstrecken. Nach dem Parameter Netzflächendichte lag es nicht weit hinter Belgien, das 1926 mit einer Netzflächendichte von 366 m/km² das vermutlich dichteste Bahnnetz weltweit hatte.
2) Meißen-Triebischtal–Wilsdruff 1966, Meißen-Triebischtal–Lommatzsch 1972, Lommatzsch–Döbeln Hbf. ab 1965, Nossen–Wilsdruff 1972 und Oschatz–Strehla ebenfalls 1972
3) Zum Beispiel: 1962 Torgau–Belgern; 1977 Nossen–Freiberg; 1978 Wurzen–Eilenburg, um nur einige der bedeutenderen zu nennen.
4) Zum Beispiel Roßwein–Hainichen 1998, Glauchau–Großbothen abschnittsweise von 2000 bis 2002 Neustadt/Sa.–Bautzen 2004
5) Davon entfallen 2429 km auf Regelspur- und 71 km auf Schmalspurstrecken. Vom Sächsischen Wirtschafts- und Verkehrministerium wird es als das dichteste aller Bundesländer bezeichnet.
6) Bienenmühle–Brüx ging 1884 für Braunkohletransport in Betrieb.
7) Entsprechende Untersuchungen gemeinsam mit der IG Bergbauhistorik Nossen sind erst nach Redaktionsschluss geplant.
8) Einen Tag, bevor etwa 15 km entfernt bei Strehla/Lorenzkirch Soldaten der US- und der Roten Armee einander begegneten.
9) Nach dem «Eisenbahnneuordnungsgesetz» von 1994 wurde in Sachsen die Bestellung von SPNV-Leistungen von der Landesverkehrsgesellschaft ab 1998 auf die Kreise übertragen, die dafür ÖPNV-Zweckverbände bildeten. Der Trend, mit SPNV-Regionalisierungsmitteln Omnibus-Ersatzverkehr zu finanzieren, ist überdeutlich und wird zum Beispiel vom VVO als Fortschritt propagiert.
10) Hier war die Belieferung mit Obst und Gemüse aus Überseehäfen geplant.
11) Dem Autor wurde 2010 vom Amtsleiter des SBA Meißen mündlich mitgeteilt, dass das Planfeststellungsverfahren unbefristet vorsieht, mit Planung und Bau einer Eisenbahnbrücke über die B 169 N in der «Chemnitzer Hohle» zu beginnen, sobald der neu aufgenommene Schienenverkehr das erfordert. Dafür sollte 1 Mio. € auf einem Sperrkonto liegen.
12) Scheffler, R./Wunderwald, P.: Die Bahnlinie Riesa–Nossen. Nossen, 2004
13) Im Falle dieser Teilung sah der Kreis-Baudezernent anstelle des Eisenbahnverkehrs im Norden einen Radweg auf dem Bahndamm und für den Südteil einen touristischen Draisinenbetrieb vor. Der Autor verfolgte von 2004 bis 2008 als Kreisrat im Kreistag Meißen die Taktik Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs RN infolge SPNV-Bestellung durch den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO). Dessen Vorsitz hat satzungsgemäß der Meißner Landrat inne.
14) Nachdem 2010/11 in der Sächsischen Zeitung mehrere Beiträge über die Bauverzögerung erschienen waren, fand sich in der Ausgabe vom 22. Juli 2011 lediglich ein Foto mit Bildunterschrift von 10 halben Zeilen, wobei es sich offensichtlich um eine Leserzuschrift handelte.
15) Das eisenbahngeschichtliche Baudenkmal befindet sich infolge jahrelanger Vernachlässigung in desolatem Zustand.
16) Bereits für 2015 geplante Ausflüge mit historischen Dampfzuggarnituren der IG Dampflok Nossen nach Oberstößwitz beziehungsweise Ziegenhain, die aus eisenbahnrechtlichen Gründen ausfallen mussten, rücken aber in greifbare Nähe.
17) Eine bemerkenswerte statistische Aufstellung zum gesamten Eisenbahnverkehr der «Region Lommatzsch» für das Geschäftsjahr 1935 zeigt den enormen volkswirtschaftlichen Nutzen: neben Ausfuhr von Pflanzenprodukten, Groß- und Kleinvieh in bemerkenswerten Stückzahlen den Export von 27 000 t Rohton über Lommatzsch. Im Reiseverkehr der Region wurden auf Regel- und Schmalspur für 1935 fast 60 000 Fahrgäste bilanziert. (Lommatzscher Heimatfestzeitung 1936; bei Scheffler/Wunderwald S. 215).
18) Im Jahr 1994 wurde die RE 4 Dresden–Leipzig zur RB 110 gekürzt. Nach der Taktausdünnung 2004 gab es schon 2010/11 ein Ausstiegsszenario.

Literatur und Quellen

Adler, Gerhard (Hrsg.): Lexikon der Eisenbahn. Stuttgart 1990
Scheffler, Reiner; Wunderwald, Peter: Die Bahnlinie Riesa–Nossen. Nossen 2004
www.nre-compagnie.de
www.sachsenschiene.net
Wunderwald, Peter: Das mittelsächsische Schmalspurbahnnetz. Nossen 2011
Wunderwald et al.: Die Hauptbahn Borsdorf–Coswig. Nossen 2004
Sammlung von Zeitungsausschnitten und Arbeitsdokumente des Autors (u. a. Kreistag Meißen/Technischer Ausschuss)

Verzeichnis der Abkürzungen

BC	Borsdorf–Coswig (auch LDE II genannt)
DB	Deutsche Bahn AG
DRE	Deutsche Regional-Eisenbahn GmbH
DRG	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
LDE	Leipzig-Dresdner Eisenbahn
NB	Nossen–Bienenmühle
NRE	Nossen-Riesaer Eisenbahncompanie mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personen-Nahverkehr
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RN	Riesa–Nossen
SBA	Straßenbauamt
SPNV	Schienen-Personen-Nahverkehr
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe

Autoren dieses Heftes

Gerd Döge
Birkwitzer Mittelweg 15
01796 Pirna OT Birkwitz

Steffen Förster
Lutherstraße 1, 01662 Meißen

Professor Dr. Hans-Jürgen Hardtke
Rippiener Straße 28
01728 Bannewitz OT Possendorf

Dr. Konstantin Hermann
Freiberger Straße 24, 09623 Frauenstein

Cornelia Herold
Corintstraße 12, 01219 Dresden

Dr. Norbert Höser
Am Park 1, 04603 Windischleuba

Dr. Johannes Just
Mendelssohnallee 14, 01309 Dresden

Friedemann Klenke
Grillenburg Straße 8c
09627 Bobritzsch OT Naundorf

Kathrin Krüger-Mlaouhia
Am Stadtpark 25a, 01558 Großenhain

René Misterek
Hohe Straße 2, 01796 Pirna

Robin Misterek
Bertramstraße 24, 06110 Halle

Franziska Nych
Hegerstraße 5, 01187 Dresden

Dr. Ilona Petzold
Stadtbezirkskonservatorin, Untere Denkmalschutzbehörde Stadt Leipzig
An den Theklafeldern 18b, 04328 Leipzig

Dr. Klaus Schillinger
Knappestraße 24, 01279 Dresden

Dr. Walter Schindler
Zittauer Straße 17, 02689 Sohland

Rudolf Schröder
Windmühlenstraße 60/0202
01257 Dresden

Professor Dr. Siegfried Sommer
Bernhardstraße 79, 01187 Dresden

Dr. Werner Stams und Marianne Stams
An der Jägermühle 26, 01445 Radebeul

Walter Christian Steinbach
Regierungspräsident a. D.
Siedlung des Friedens 24, 04571 Rötha

Franziska Terne
Riesestraße 1, 01445 Radebeul

Dr. Wolfgang Viebahn
Rosenstraße 22, 08468 Reichenbach

Professor Dr. Wilfried Wehner
Goetheallee 5, 01309 Dresden

Dr. Thomas Westphalen
Zur Siedlerweg 2
01465 Dresden-Langebrück

Dr. Eckhard-Gunter Wilhelm
Rudolf-Dittrich-Straße 7, 01239 Dresden

Bildnachweis

Feiler, Manfred, Plauen: 72
Graunitz, Ulrich, Meißen: 44, 47
Heinrich, S., Leipzig: 8 oben
Höser, Norbert: 76
Landesamt für Archäologie Sachsen, G. Schlesinger: 7, 8 unten
Landesamt für Archäologie Dresden: 94 unten
Made, Wolfgang, Dresden: 71
Sammlung Misterek, René: 63, 64
Misterek, Robin: 19–26
Müller, Cornelia: 92, 93
Nych, Franziska: 29 unten, 34
Schindler, Walter: 74
Roloff, Dorothea und Schröder, Rudolf: 80–85
Sammlung Skibinski, Lommatzsch: 45
Sommer, D.: 6
Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Mathematisch-Physikalischer Salon, Fotoarchiv: 15
Stadtarchiv Meißen: 58, 60, 61, 62, 65
Steinbach, Walter: 86
SZ Großenhain: 94 oben
Archiv Untere Denkmalschutzbehörde Stadt Leipzig: 10–14
Viebahn, Wolfgang: 89
Wehner, Wilfried: 36–42
Wunderwald, Peter: 48–51

Für den Abdruck von Abbildungen zu denen wir trotz intensiver Bemühungen keine Quellen ermitteln konnten, bitten wir um Verständnis, und gegebenenfalls um Meldung beim Herausgeber.

Jeder Manuskript-Einsender erkennt das Recht zur redaktionellen Bearbeitung an. Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Nachdruck ohne schriftliche Genehmigung der Redaktion und der Autoren ist nicht gestattet.

Der Jahrgang 2015 der Mitteilungen wird mit großzügiger Unterstützung des Freistaates Sachsen herausgegeben.

Impressum

ISSN 0941-1151
Mitteilungen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz e.V. 3/2015

Herausgegeben durch den Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.
01067 Dresden, Wilsdruffer Straße 11/13
Telefon (03 51) 4 95 61 53
Telefax (03 51) 4 95 15 59
www.saechsischer-heimatschutz.de
E-Mail: landesverein@saechsischer-heimatschutz.de
Bankverbindung:
Geschäftskonto
IBAN DE87 8505 0300 3120 0898 68
Spendenkonto
IBAN DE55 8505 0300 3120 0588 22
Ostsächsische Sparkasse Dresden
SWIFT-BIC OSDDDE81XXX

Redaktionskollegium:
Roland Altwein
Peter Biele
Professor Dr. Karlheinz Blaschke
Martin Dober
Cristel Guhr
Professor Dr. Hans-Jürgen Hardtke
Dr. Konstantin Hermann
Cornelia Herold
Dr. Johannes Just
Dr. Klaus Karl
Dr. Albrecht Kirsche
Professor Dr. Heinrich Magirius
Wolfgang Malten
Cornelia Müller
Cornelia Paul
Dr. Siegfried Slobodda
Susanna Sommer
Dr. Korinna Thiem, Pirna
Dr. Stefan Voerkel

Schlussredaktion im Sinne des verantwortlichen Redakteurs:
Dr. Konstantin Hermann,
Dr. Klaus Karl, Susanna Sommer

Typografische Reihengestaltung:
Horst Schuster †
Layout: Martin Dober

Satz: Druckerei Dober, Mügeln
Druck: Druckerei Thieme Meißen GmbH

Für Hefte, die durch Abonnement direkt vom Landesverein bezogen werden, beträgt der Verkaufspreis 5,00 Euro (bei Versand zuzüglich Versandkosten).

Verkaufspreis: 6,50 Euro