

# „Wittgensdorf – Das Dorf mit den drei Bahnhöfen“

## Ein Beitrag zur Geschichte der Eisenbahnverbindungen unseres Ortes – Teil 2

Wie schon am Schluss des ersten Teils unseres Beitrages angekündigt, wollen wir uns nochmals dem Haltepunkt Wittgensdorf Mitte, von der Streckeneröffnung bis zum 30.4.1898 als „Haltepunkt Bahrmühle“ und danach bis zum 1.10.1927 als „Haltepunkt Mittelwittgensdorf“ bezeichnet, zuwenden. In [1] lesen wir dazu:

„Der Haltepunkt Wittgensdorf Mitte besteht aus zwei Außenbahnsteigen, welche lediglich eine Höhe von 300 mm besitzen. Am Bahnsteig in Richtung Chemnitz steht ein kleines massives Empfangsgebäude mit angebauter hölzerner Wartehalle, in Gegenrichtung gibt es bloß eine hölzerne Wartehalle“

Wartehalle im Empfangsgebäude



Quelle: [2]

Wartehalle in Richtung Burgstädt rechts am Bildrand



Quelle: <http://www.eisenbahnseite.de/index.php/bahn-themen/einst-jetzt/41-zwischen-chemnitz-und-burgstaedt-teil-v-wittgensdorf-mitte>

Interessant sind hierzu noch einige Bemerkungen des Pfarrers August Heinrich Lohmann (Pfarrer in Wittgensdorf vom 01.08.1858 bis zum 29.09.1887) aus dem Jahr 1872 und 1874 in [3] auf Seite 15 und 17:

### 1872

Im April wurde die hiesige Bahn eröffnet. Das Pfarrlehn erhielt bei der ersten **Expropriation 433 rh** und dann, wo noch mehr enteignet worden war, **417 rh** welche beiden Kapitalien die Gemeinde hier übernommen hat. Um Erweiterung der Haltestelle hier ist wiederholt nachgesucht worden, da der Verkehr daselbst wirklich nicht unbedeutend ist, während auf dem Bahnhof große Stille herrscht.

Am 9. April wurde die Bahn hier eröffnet; es entwickelte sich namentlich am hiesigen Haltepunkt (gemeint ist der Hp. Bahrmühle [d. Verf.]) ein reger Verkehr, indem fast Niemand mehr zu Fuß in d. Stadt ging.

### 1874

Für Grund u. Boden, so vom Pfarrlehn zum Bau der Wartehalle abzutreten, wurde **2rh 21gh 6dh** gewährt. Die Gemeinde hat auch diesen Betrag mit übernommen.

#### Zur Erklärung:

Expropriation	=	Enteignung
rh	=	Reichstaler
gh	=	Groschen
dh	=	Pfennig

Auf mein Ersuchen nach einer allgemein verständlichen **Darstellung der in und am Haltepunkt Mitte zu erledigenden Aufgaben** schrieb mir Herr Dipl.-Ing. (FH) Michael Stitz nach einer Erläuterung des prinzipiellen Betriebsablaufes u.a. folgende Zeilen:

*„Daraus (aus den o.a. prinzipiellen Erläuterungen – d. Verf.) ist erkennbar, dass Wittgensdorf Mitte sozusagen eine Multidienststelle war. (Früher eigene Betriebsstelle mit eigenem Bahnhofs-Vorsteher).*

*Wittgensdorf Mitte war also Haltepunkt – mit verkehrlichen Aufgaben: Fahrkartenverkauf, Annahme und Ausgabe von Reisegepäck und Expressgut; Abrechnungsaufgaben, und früher auch Besetzung der Bahnsteigzugänge. In der Zeit der Eingleisigkeit wurde auch die befahrene Seite gewechselt.*

*Fuhr man auf der Seite des Haltepunktes war ein Häuschen gegenüber des Eingangs der Wartehalle, auf der anderen Seite war es das Häuschen des Schrankenwärters.*

*Wittgensdorf Mitte war weiterhin Blockstelle mit Blocksignalen, also Aufgaben als Betriebsstelle. Und (bedingt durch die Lage des Bahnüberganges) war im Bereich von Wittgensdorf Mitte auch der Posten 45 als Schrankenposten vorhanden, also eigentlich ein separater Posten. Wichtig: Posten 45 ist der Schrankenposten, nicht die Blockstelle.*

*Im Laufe der Entwicklung, der Wiederherstellung der 2-Gleisigkeit usw. gab es dann immer mehr eine Vermischung, d.h. der zunächst separate Schrankenposten wurde erst betrieblich und dann auch technisch mit der Blockstelle verbunden. Das begann damit, dass der Po 45 dem Blockwärter melden musste, dass die Schranke geschlossen ist und erst dann der Blockwärter das Signal auf Fahrt stellen durfte. Dann wurde der Po 45 als separater Posten aufgelöst und die Bedienung der Schranke in den Betriebsraum des Blockwärters verlegt (erst Bedienung mit Handkurbel, später elektrischer Antrieb) und dann nach Errichtung der Lichtsignaltechnik war die Schranke signalabhängig, d.h. das jeweilige Signal ging nur dann auf Fahrt zu stellen, wenn die Schranke geschlossen war. Eisenbahnbetrieblich gesehen, waren Blockstelle und Posten immer noch zweierlei – d.h. 2 Betriebsstellen an einem Ort, aber der Bediener hatte sozusagen 2 Funktionen als Blockwärter und als Schrankenwärter. Daher auch die Unterscheidung, dass der Po 45 nur der Schrankenposten ist und nicht die Blockstelle.*

*Fazit: Es wird ersichtlich, dass Wittgensdorf Mitte eine sehr komplexe Einrichtung war. Durch die zentrale Lage war ein hohes verkehrliches Aufkommen da (Fahrkartenverkauf, Monats- und Wochenkarten, in der Reisezeit geschriebene Fahrkarten (Ostseebäderverkehr u.ä.), Reisegepäck und Expressgut einschl. Zubringung und Abholung zum und vom Zug und nicht zu unterschätzen die gesamte Abrechnungsarbeit einschl. Tages-, Monats-, Quartals- und Jahresabschlüsse.*

*Dann musste der gesamte betriebliche Ablauf bewältigt werden (Regelbetrieb, aber es gab ja auch mal Störungen) und die Bedienung der Schranke, wobei da ja auch Störungen und Unregelmäßigkeiten auftreten konnten.*

*Daher: Grundsätzlich war Wittgensdorf Mitte mit einem Blockwärter und einem Schrankenwärter und einer Zusatzkraft (Signalbeleuchtung, Beleuchtung, Gepäck von und zum Zug, Bahnsteigkontrolle) besetzt.*

*Später fiel also der Schrankenposten weg und der Blockwärter übernahm dessen Aufgaben. In Stoßzeiten (z.B. Montags früh) musste dann ein zweiter Mann ran zum Fahrkartenverkauf, da auf Grund der Vielzahl der gekauften Wochenkarten (noch mit Antrag und Abstempeln usw.) eine Übernahme dieser Aufgabe durch Blockwärter nicht mehr möglich war. Aber in der übrigen Zeit war der Blockwärter „Mädchen für alles“.*

Ein für die Nutzer des Haltepunktes wichtiger Punkt soll an dieser Stelle noch erwähnt werden – die Gleisunterführung, landläufig „Tunnel“ genannt - unter den beiden Streckengleisen. Diese Unterführung stellte eine wichtige Verbindung für Fußgänger, abgestiegene Rad-, Moped- und Motorradfahrer bei geschlossener Schranke an der Chemnitzer Straße dar.

### **HIER BITTE PRINZIPDARSTELLUNG TUNNEL (DATEI TUNNEL NEU.BMP) EINFÜGEN**

Quelle: <http://www.sachschiene.net/bahn/sta/sta0613.htm>

Schon beim Bau des Haltepunktes mit angelegt, sollte er bei der Rekonstruktion der Strecke im Jahr 2005 erst verlegt werden, fiel aber dann doch trotz vieler Proteste dem Rotstift zum Opfer und wurde vollständig eliminiert. Eine Schrankenanlage für Fußgänger, welche in die Halbschrankenanlage integriert wurde, garantiert heute den gefahrlosen Verkehr der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.

### **HIER BITTE DATEI SCAN00971.PNG EINFÜGEN**

Quelle: Freie Presse 25.6.2005, Foto: Andreas Seidel

Zur Illustration nachstehend noch zwei Fotos von der Baustelle Tunnelabbruch. Diese stellte uns Herr Andreas Seidel, Pressefotograf dankenswert zur Verfügung.







Quelle: Sammlung Andreas Seidel 2x

Kommen wir nun zum dritten Bahnhof in Wittgensdorf, dem Bahnhof Wittgensdorf Unterer Bahnhof, gelegen an der Strecke Wechselburg – Chemnitz KÜchwald, km 18,71 Wb – C. Zur geographischen Einordnung in das schon vorhandene Streckennetz dient uns der nachstehende Kartenausschnitt. Rot dargestellt die Strecke Wb – C.



Quelle:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_Wechselburg%E2%80%93K%C3%BCchwald#/media/File:Chemnitztalbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Wechselburg%E2%80%93K%C3%BCchwald#/media/File:Chemnitztalbahn).

Schon aus dem erst relativ spät erfolgten Bau der Strecke lässt sich schließen, dass sich ähnlich wie bei der im Teil 1 unseres Artikels beschriebenen Streck K – C verschiedene Varianten und Widerstände dem Bau der Strecke entgegenstellten. Diese wollen wir in den nachfolgenden Ausführungen kurz beschreiben.

In [4] und [5] lesen wir dazu sinngemäß:

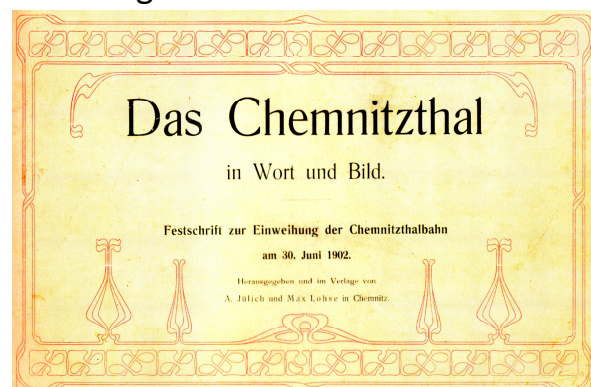
Entlang des Chemnitzflusses entstanden im 19. Jahrhundert viele die Wasserkraft der



Chemnitz nutzenden Fabriken. Diese verlangte immer stärker nach geeigneten Transportwegen um die erzeugten Waren in die naheliegenden größeren Städte zu bringen. Der Transport nach den schon existierenden Bahnlinien Riesa – Chemnitz und Kieritzsch – Chemnitz war wegen der Steigungen aus dem Chemnitztal heraus nur schwer erreichbar und die Waren mussten mühsam mit Pferdefuhrwerken nach Burgstädt oder Mittweida gebracht werden. Eine von einem Komitee zur Errichtung einer Eisenbahn im Chemnitztal von Chemnitz nach Wechselburg 1893 im Sächsischen Landtag eingereichte Petition wurde abgelehnt. Diese Ablehnung unterstützten auch die Vertreter der Stände im Landtag die sich lediglich für eine sogenannte „Zweigbahn“ von Markersdorf nach Wechselburg einsetzten. Abzweigen sollte diese Strecke von einer „Querbahn“ Limbach – Burgstädt – Mittweida im Flußtal der Chemnitz. Das o.a. Komitee kämpfte jedoch beharrlich für sein Projekt und legte es 1895/1896 erneut dem Landtag vor, was dieser dann sogar einstimmig bewilligte. Damit konnte der Bau mit der notwendigen Projektierung endlich begonnen werden. Diese wurde jedoch 1897 nach einem schweren Hochwasser an der Chemnitz noch einmal grundlegend überarbeitet und so begannen die Bauarbeiten im März 1900. Die wegen der Hochwassersicherheit höhergelegte Strecke erforderte damit auf einer Länge von 23,8 km 15 Brückenbauwerke und zwei durch Felssporne führende Tunnel – Schustersteintunnel bei Wittgensdorf und der Tunnel zwischen Diethensdorf und Mohsdorf. Allein dieser Tunnel erforderte eine Bauzeit von einem Jahr und wurde von einer Freiburger (!) Firma errichtet. Am 01. Juli 1902 fanden dann die Feierlichkeiten zur Weihe der Chemnitztalbahn statt. Ein Festzug fuhr unter dem Jubel der Bevölkerung der anliegenden Ortschaften von Chemnitz nach Wechselburg. Nach dem dort stattfindenden Festmahl fuhr der Sonderzug retour nach Markersdorf, wo im festlich geschmückten „Carolapark“ der eigentliche Festakt erfolgte. Gegen 22:00 Uhr brachten je ein Sonderzug nach Wechselburg und Chemnitz die Festteilnehmer wieder nach Hause. Ein Reprint der Eröffnungsfahrt „Theilnehmer-Karte“ sowie das Titelblatt der Festschrift zur Einweihung der Chemnitztalbahn geben uns Zeugnis von diesem Ereignis.



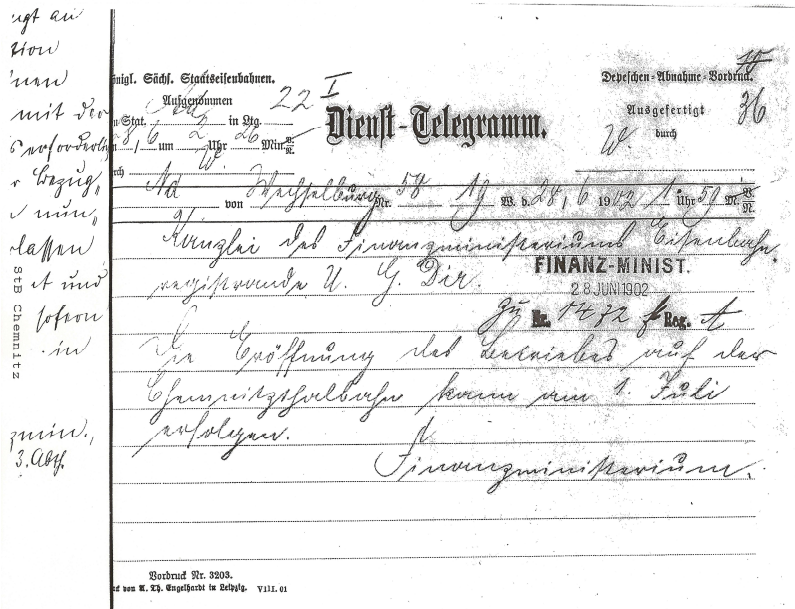
Quelle: [5], Sammlung Ronny Preußler



Quelle: [5]

Zur offiziellen Streckeninbetriebnahme erhielt die Betriebsstelle Bahnhof Wechselburg vom Königlichen Finanzministerium am 28.6.1902 ein Dienst-Telegramm mit der Nachricht: „Die Eröffnung des Betriebes auf der Chemnitztalbahn kann am 1. Juli erfolgen“

Finanzministerium



Quelle: Sammlung R. Helmert

Die für den Bau der Strecke verbrauchten Gelder ersehen wir aus der nachfolgenden Aufstellung:

	Gener. Kosten- anschlag M	Ueberarb. Kostenanschlag M	Mehr M	Weniger M
Tit. I. Grunderwerb . . . . .	487 200	962 000	474 800	—
= II. Erd- u. Arbeiten . . . . .	1 097 850	1 500 000	402 150	—
= III. Einfriedigungen . . . . .	10 520	12 600	2 080	—
= IV. Wegeübergänge . . . . .	129 390	368 000	238 610	—
= V. Durchlässe und Brücken . . . . .	658 240	1 320 000	661 760	—
= VI. Tunnels . . . . .	311 100	412 000	100 900	—
= VII. Oberbau . . . . .	1 096 350	1 390 000	293 650	—
= VIII. Signale . . . . .	108 350	128 000	19 650	—
= IX. Bahnhöfe und Haltestellen . . . . .	518 400	808 000	289 600	—
= XI. Außerordentliche Anlagen . . . . .	—	77 000	77 000	—
= XII. Betriebsmittel . . . . .	444 600	573 000	128 400	—
= XIII. Verwaltungskosten . . . . .	445 680	810 000	364 320	—
= XIV. Insgemein . . . . .	158 100	17 300	—	140 800
= XVI. Zinsen während der Bauzeit	218 720	2 100	—	216 620
	5 684 500	8 380 000		
Beiträge von Interessenten	350 000	350 000		
	5 334 500	8 030 000	3 052 920	357 420
			2 695 500 M.	

Quelle: Sammlung R. Helmert

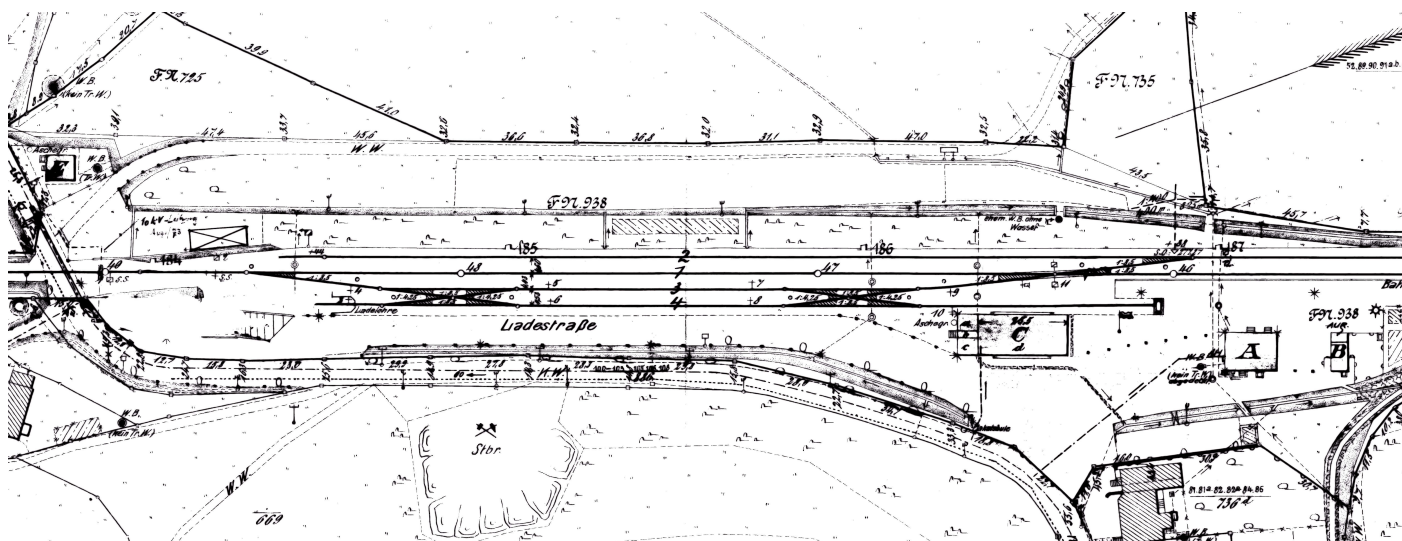
Was gibt es nun speziell zur Betriebsstelle Wittgensdorf unterer Bahnhof (bis 1927 „Unterwittgensdorf“) zu sagen?

Hierzu lesen wir in [5] sinngemäß: Durch seine günstige Lage für die in Unter- und Mitteldorf liegenden Firmen verzeichnete der Bahnhof einen regen Güterverkehr.

Hauptakteur war bis zum Konkurs die Hermsdorfsche Diamantschwarzfärberei, die einen direkten Gleisanschluss besaß und damit eine umfangreiche Betriebsanlage bediente. Alle Fabrikteile waren mit Gleisanschlüssen versehen.



Aber auch andere Firmen nutzen die Anlagen der Reichsbahn intensiv. Der Untere Bahnhof verfügte über eine Ladestraße mit Kopf- und Seitenrampe, eine Gleiswaage sowie über ein großes Güterabfertigungsgebäude. Durch seine Lage in einer Chemnitzauer konnte er großzügig angelegt werden und hatte mit 6 Weichen, einer Kreuzung und 4 langen Bahnhofsgleisen eine beachtliche Größe. Ein Lageplanausschnitt dokumentiert diese Aussage.



Hierin bedeuten: A – Empfangsgebäude; B – Wirtschaftsgebäude; C – Güterschuppen  
E – Bahnwärterhaus

Quelle: Sammlung R. Helmert

Betriebswirtschaftlich von Bedeutung war die Strecke hauptsächlich für den Güterverkehr. Der Personenverkehr wurde nahezu unverändert anfänglich mit 3 Zugpaaren, später mit 4 Zugpaaren Chemnitz – Wechselburg und ab den 40iger Jahren zusätzlich 2 Zugpaare bis und ab Markersdorf-Taura bis zur Einstellung des Personenverkehrs am 24.05.1998 (Abschieds Sonderzug des Sächsischen Eisenbahnmuseums – SEM) fortgeführt. Einen Überblick gibt uns ein Ausschnitt aus dem „Amtlichen Taschenfahrplan für Sachsen und das angrenzende Sudetenland, Jahresfahrplan 1944/45“ von 1944.

170a Chemnitz–Wechselburg (–Rochlitz (Sachs))										Alle Züge 2.3. Klasse						
3271	Sa 3273	10.43	12.21	15.25	Sa 16.54	ab Dresden Hbf 168	an 17.47	12.58	v876.41	18.02	20.20	0.10				
6.11	Sa 10.15	Sa 13.09	16.41	18.26	21.15	0.00	ab Chemnitz Hbf	an 5.30	9.24	Sa 13.32	Sa 15.45	18.11	20.48			
6.19	10.23	13.22	16.48	18.34	21.22	5.3	Glösa	5.21	9.15	13.23	15.35	18.02	20.39			
6.23	10.27	13.26	16.52	18.38	21.26	7.0	Heinersdorf-Draisdorf	5.17	9.11	13.16	15.31	17.58	20.35			
6.28	10.31	13.29	16.56	18.41	21.30	8.3	Wittgensdorf unfr	5.13	9.07	13.13	15.27	17.54	20.31			
6.33	10.39	13.35	17.02	18.46	21.35	10.8	Auerswalde-Köthensdorf	5.08	9.00	13.07	15.21	17.49	20.26			
6.43	Sa 10.46	13.43	17.09	19.02	21.42	15.3	Markersdorf-Taura	4.59	8.52	Sa 12.59	15.12	17.40	20.17			
6.48	an	13.48	an	19.07	21.47	16.9	Schweizerthal-Diethensdorf	4.53	8.46		15.06		20.11			
6.52		13.53		19.11	21.52	18.5	Mohsdorf	4.48	8.41		15.00		20.06			
6.59		13.59		19.18	21.58	21.3	Stein (Chemnitztal)	4.41	8.33		14.52		19.59			
7.05		14.03		19.22	22.02	22.9	Göritzhein	4.37	8.29		14.47		19.55			
7.11		Sa 14.10		19.29	22.09	27.0	an Wechselburg	4.30	8.22		Sa 14.40		19.48			
7.30		W 14.47		20.28	22.24		an Rochlitz (Sachs) 170 e	4.10	8.03		Sa 14.01		19.27			

Quelle: Sammlung R.Helmert

Auf Grund dessen, dass die Strecke von den Kriegereignissen des II. WK weitestgehend verschont blieb, konnte schon am 2. Juli 1945 der Personenverkehr wieder aufgenommen werden. Der Güterverkehr normalisierte sich wieder, ging aber in den 60iger Jahren kontinuierlich zurück. Die Entlastungs- und Umleitungsfunktion zur Hauptbahn Leipzig –

Chemnitz (Teil1: Strecke K – C) sicherte der Chemnitztalbahn das Überleben. Doch auch der noch verbliebene Güterverkehr wurde nach Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt am 11.12.2001 zur Stilllegung der Strecke am 31.12.2002 eingestellt. Die noch verbliebene Reststrecke Chemnitz-Glösa – Küchwald wurde in eine Anschlussbahn umgewandelt [4].

Vielfältige Bemühungen die Bahntrasse in einen Radweg umzuwandeln, wurden am 23. Juli 2007 mit dem Kauf der Trasse durch den Zweckverband Chemnitztalradweg zur Realität. Nach aufwändigen Planungsleistungen und dem noch aufwändigeren Bau des Radweges mit diversen Einschränkungen und Hindernissen wurden die Teilstrecken: Brücke über den Chemnitzfluss bis Heinersdorfer Straße am 31.5.2011, Heinersdorfer Straße bis Wittgensdorf Untere Hauptstraße am 11.März 2016 und Wittgensdorf bis Markersdorf am 8. April 2017 eröffnet. Damit ist ein durchgängiger Radweg von der Eckstraße in Chemnitz bis zum Museumsbahnhof Markersdorf befahrbar [6].



*Auf ins Tal der Saiger*

## Eröffnung des Chemnitztalradweges Teilstück Wittgensdorf - Markersdorf

Sonnabend, 8. April 2017

**Aktionen Museumsbahnhof Markersdorf-Tauro**

ca. 11:30 Uhr: Auftritt Kindergarten „Diethensdorfer Tausendfüßler“

anschließend Grußwort und Festrede des Verbandsvorsitzenden Günter Hermsdorf

12:30 Uhr: Vorführung der Fahrrad-Trial-Gruppe um Herrn Michael Sawitzki

13:30 Uhr: Vorführung des Hochradfahrers Helmut Arnold mit Möglichkeit der Probefahrt für Interessierte

**Aktionen Haltepunkt Köthensdorf**

- Ausstellung mit historischen Fotos zum Chemnitztal
- Präsentation alter Fahrräder mit Hilfsmotoren
- kleine Aktionen für Kinder

Geführte Touren nach Köthensdorf (Doppel Moppel) und zurück werden von Gästeführer Hartmut Rössler jeweils zur vollen Stunde angeboten:

12:00 Uhr: Abfahrt Markersdorf (Eingang Bahnhofsgelände)  
13:00 Uhr: Abfahrt Köthensdorf (ehem. Bahnübergang)  
14:00 Uhr: Abfahrt Markersdorf (Eingang Bahnhofsgelände)  
15:00 Uhr: Abfahrt Köthensdorf (ehem. Bahnübergang)

Die Teilnahme an den Touren ist kostenfrei.  
Für das leibliche Wohl ist an beiden Aktionsorten gesorgt.

Zweckverband „Chemnitztalradweg“



Quelle: Sammlung Liebers 2x



Mit diesen Betrachtungen wollen wir die Ausführungen zur Chemnitztalbahn beenden und uns zum Schluss unseres Artikels noch einmal der für Chemnitz wichtigen Verbindung nach Leipzig widmen.

Bereits zu DDR – Zeiten war der zweigleisige Ausbau sowie die Elektrifizierung der K – C ein wichtiges, jedoch zukünftiges Vorhaben der damaligen „Deutschen Reichsbahn“. Auf Grund der nicht vorhandenen materiellen Voraussetzungen wurde es jedoch immer wieder in die Zukunft verschoben. Die nach der Wiedervereinigung Deutschlands am 01. Januar 1994 erfolgte Bildung der „Deutschen Bahn AG“ weckte natürlich die alten Pläne wieder auf, zumal ja nun die jetzt vorhandenen Ressourcen eine Realisierung in greifbare Nähe rücken ließen. Nicht zuletzt die von den Politikern gemachten Versprechungen nährten die Hoffnung auf einen baldigen Streckenausbau. So lesen wir am 28.08.1998 in der FP:



Quelle: Sammlung M. Stitz

Gemeint war hier allerdings die Strecke K – C wie aus den angesprochenen Betriebsstellen zu ersehen ist.

Am 12.12.2005 ist die Strecke zum Großteil saniert und große Pläne werden wieder vorgestellt. Wir lesen in der FP:



11.11.05 / 1

# In 59 Minuten von Chemnitz nach Leipzig

Bahnstrecke nach jahrelanger Sanierung wiedereröffnet

VON JAN-DIRK FRANKE

**Chemnitz.** Zwischen Chemnitz und Leipzig rollen seit gestern wieder durchgehend Züge: Nach dreieinhalb Jahren Bauzeit hat die Deutsche Bahn AG die 81 Kilometer lange Strecke am Wochenende wieder in Betrieb genommen. Rund 150 Millionen Euro sind in den Ausbau und die Modernisierung der Bahnverbindung geflossen. Mit 90,1 Millionen Euro kam das Gros der Mittel vom Bund. Die übrigen 60 Millionen Euro steuerten die Bahn AG und das Land Sachsen bei.

Beide Städte werden jetzt im Stundentakt miteinander verbunden. Die Regionalexpresszüge benötigen für die Strecke mit Zwischenhalten in Burgstädt, Narsdorf, Geithain und Bad Lausick 59 Minuten. Vor den Baumaßnahmen dauerte die Fahrt reichlich 30 Minuten länger. Die Linie wurde auf den Namen „Chemnitz-Leipzig-Express“ (Clex) getauft. Die Bahn AG erhofft sich

durch die attraktive Fahrzeit einen deutlichen Schub bei den Fahrgastzahlen. Das Staatsunternehmen rechnet mit durchschnittlich 4000 Fahrgästen täglich, in den zurückliegenden Monaten lag die Zahl den Angaben zufolge bei etwa 2000.

„Wir haben lange auf diese Strecke gewartet. Es ist gut, dass das Städtedreieck Dresden-Chemnitz-Leipzig wieder eine dritte stabile Seite hat“, sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) anlässlich der Inbetriebnahme der Bahnlinie am Samstag in Chemnitz. Die Deutsche Bahn habe hier jetzt einen Wettbewerbsvorteil, den sie auch nutzen sollte, erklärte der Minister mit Blick auf die derzeit noch fehlende direkte Autobahnverbindung. Wann die A 72 nach Leipzig fertig sein soll, ließ Tiefensee offen. Es werde jedoch nicht vor 2008.

Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt (CDU) forderte den ebenfalls in Chemnitz anwesenden Bahn-Vorstandschef Hartmut Meh-



Chemnitz-Leipzig in 59 Minuten: Bahnchef Hartmut Mehdorn, der Chemnitzer Oberbürgermeister Peter Seifert (SPD), Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und Sachsens Ministerpräsident Georg Milbradt (CDU/ von links) gaben am Samstag auf dem Chemnitzer Hauptbahnhof per Knopfdruck symbolisch freie Fahrt auf der 81 Kilometer langen Bahnstrecke.

—Foto: W.H.SCHMIDT

dorn auf, den Ausbau und die Modernisierung des Schienennetzes im Freistaat kontinuierlich voranzutreiben. „Die Verkehrsinfrastruktur muss nach und nach der Tatsache entsprechen, dass wir uns in der

Mitte Europas befinden“, sagte Milbradt. Und in dieser Hinsicht gebe es noch viel zu tun.

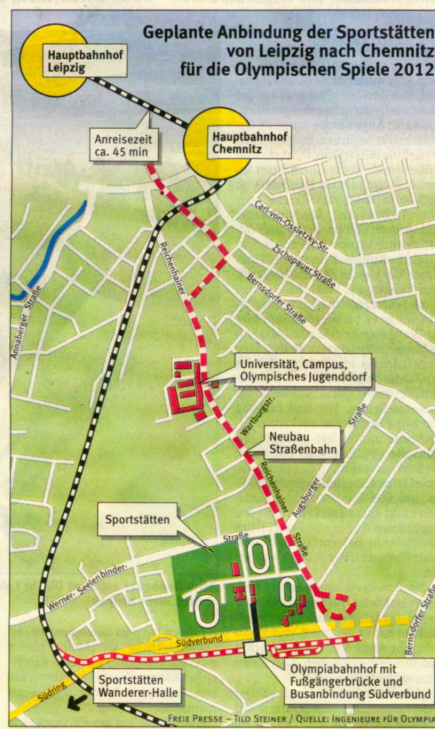
Zeitgleich mit dem gestrigen Fahrplanwechsel hat die Deutsche Bahn auch ihre Fahrpreise im Nah-

und Fernverkehr erhöht. Das Unternehmen begründete dies insbesondere mit gestiegenen Kosten für Strom- und Diesel.

—Seite 2: Bericht, Seite 5: Bericht und Kommentar

Quelle: Sammlung M. Stitz

Das ganz große Besteck wurde dann für 2012 angekündigt. Der Zug fährt in 45 min von Leipzig nach Chemnitz Hbf und dann in weiteren 5 min zum „Olympiabahnhof“ Chemnitz am Sportforum Scheffelstraße/Reichenhainer Straße.



# In 50 Minuten von Leipzig zum Olympiabahnhof

Erste Planungen für 2012: Millionenschwere Bahnanschlüsse nach und in Chemnitz während der olympischen Spiele – Deutsche Bahn, Stadt und CVAG mit im Boot

VON JAN OECHSNER

„Ich bin ein unverwundlicher Optimist.“ Reinhard Erfurth ist Chef der Chemnitzer Projektgruppe „Sachsens Ingenieure für Olympia“. Und weil ein Optimist, der an die Spiele in Sachsen 2012 glaubt, trotz allem Fakten schaffen muss, hat sich er und sein Team an die Arbeit gemacht. Jetzt liegt das Ergebnis vor – und es ist mindestens optimistisch, wenn nicht sogar visionär: In knapp 50 Minuten fahren die Olympioniken vom Leipziger Hauptbahnhof direkt zum Chemnitzer Sportforum, so die Planungen. Und die Zuschauer können mit der Straßenbahn die Reichenhainer Straße bis zum Stadion fahren. Erfurth: „Das ist wirklich visionär, aber deshalb keine Spinnererei, sondern ernste Planung.“

Hintergrund: Eine wichtige Bedingung an den Austragungsort ist die schnelle Erreichbarkeit: Alle Sportstätten müssen entweder in einem Radius von 50 Kilometern liegen oder aber binnen einer Stunde erreichbar sein. Erfurth: „Und nicht in 63 oder 61 Minuten.“ Und schon gar nicht, wie derzeit, in 82 Minuten (nach Fahrplan), die ein Zug von Leipzig bis Chemnitz verbummelt.

„50 Minuten wären zu schaffen, denn es ist ja schon etliches da, was wir auch nachhaltig nutzen kön-

nen“, so Erfurth. Ein bereits vorhandenes Gleis, welches im Süden von der Strecke nach Aue abweicht und entlang dem Rohr- und Kaltwalzwerk verläuft, wäre ideal. Dieses müsse, so Erfurth, nur ausgebaut werden, inklusive einem extra Nebengleis. Erste Kostenschätzung: 2,85 Millionen Euro. Das Gleis würde zum Olympiabahnhof nahe dem Sportforum direkt am Südring führen, von wo die Tischtennispieler weiter mit Bussen schnell zur Wanderer-Halle gelangen und die Radrennfahrer und Fußballer über eine überdachte Brücke über den Südring zu den Stadien gehen. Baukosten: 3,5 Millionen Euro.

Anfang April fand diesbezüglich eine Besprechung der Projektgruppe mit Sandro Zimmermann, Manager der Sachsenmagistrale DB Netz AG und Albrecht Smalla von der Westsächsischen Ingenieurgesellschaft Glauchau statt. In einem Schreiben an Erfurth ist zu lesen: „Eine Fahrzeit zwischen Leipzig Hauptbahnhof und Olympia-Terminal von etwa 50 Minuten erscheint real.“ Voraussetzung: Verzicht auf Zwischenstopps, Einsatz eines neigetechnikfähigen Fahrzeuges wie dem VT 612 und Unterordnung des übrigen Verkehrs auf der Strecke.

Besonders interessant: CVAG und Planer – insbesondere Reiner Ebers-

bach von der Chemnitzer Ingenieurbau Consult GmbH – tüfteln bereits an einem Konzept für einen Straßenbahnbau entlang der Reichenhainer Straße bis hinauf zum Stadion. Derzeit sind für die Gleisanlage einschließlich Umgestaltung zur vierspurigen Straße (Länge: 2,5 Kilometer), dazu einem 500 Meter langen zweistreifigen Abschnitt plus fünf Haltestellen und einer Wendeschleife mit integriertem Buswendeplatz etwa 20 Millionen Euro angesetzt. Erfurth: „Davon wären aber 15 Millionen Euro, also 75 Prozent, förderfähig.“ Das würde schon deshalb Sinn machen, weil sich an der Strecke auch das Olympia-Jugendcamp befinden würde.

Auch für die CVAG wäre der Bahnanschluss an der Reichenhainer Straße mehr als eine olympische Spielerei. Reinhard Seidel, Bereichsdirektor Infrastruktur: „Kommen die Spiele, ist ein Bau gerechtfertigt.“ Allerdings sei eine Nutzung nach den Spielen, die sich rechne, erst noch zu prüfen. Seidel: „Aber vieles spricht dafür, dass die Aufwertung des Areals am Sportforum auch einen Mehrbedarf an Fahrgästen erzeugt, was wiederum für einen Straßenbahnbau spricht.“ Ähnlich sieht es auch der Chef-Verkehrsplaner Bernd Gregorzyk: „Die Planungen von Erfurth sind eine ernsthafte Sache.“

Quelle: Sammlung M. Stitz



Leider erhielt Leipzig für 2012 keine Zuschlag für die Olympischen Spiele, so dass auch die Pläne der DB nicht verwirklicht wurden und wir heute mit Personenwaggonen aus dem Altbestand der DB, gezogen oder geschoben von einer Diesellok der „Mitteldeutsche Regiobahn“, auf einer ab Burgstädt bis Leipzig in Großteilen eingleisigen Strecke die Fahrt nach Leipzig absolvieren müssen. Die dadurch entstehenden Zugausfälle und Verspätungen sind dem geneigten Leser bekannt und müssen nicht noch einmal dargestellt werden

Als Ausgleich gibt es aber zum Glück auch das sog. „Chemnitzer Modell“ mit dem wir in modernen Triebseinheiten von Burgstädt über den Hbf. Chemnitz, die Zentralhaltestelle bis zu Campus der TU Chemnitz in Chemnitz-Reichenhain fahren können. Hier schaut uns die Zukunft des Bahnverkehrs schon ein kleines Stück entgegen und wir hoffen und wünschen, dass sie sich schon bald überall verwirklichen kann.



C13 zwischen Burgstädt und Wittgensdorf oberer Bahnhof (06.02.2019)

Quelle: [https://www.city-bahn.de/de/Daten\\_Fakten/Bildergalerie/Linie\\_C13\\_Chemnitz\\_Burgstaedt\\_1106.html](https://www.city-bahn.de/de/Daten_Fakten/Bildergalerie/Linie_C13_Chemnitz_Burgstaedt_1106.html)

Ullrich Nier  
Ortschronist

co. Michael Stitz  
Diplom-Ingenieur (FH)

Literaturverzeichnis:

- [1] - [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_Neukieritzsch%E2%80%93Chemnitz](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Neukieritzsch%E2%80%93Chemnitz)
- [2] - <http://www.sachsenschiene.net/bahn/sta/sta0613.htm>
- [3] – Kirchenarchiv Wittgensdorf, Akten Nr. 468 Chronikalisches, Transkription von Dr. Reinhard Müller, Bürgermeister von Wittgensdorf 1990 – 1994
- [4] - [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_Wechselburg-Küchwald#cite\\_note-3](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Wechselburg-Küchwald#cite_note-3)
- [5] - Kluttig, Preußler, Poller: Entlang der Schiene von Chemnitz nach Wechselburg – Das Chemnitztal und seine Eisenbahn, Bildverlag T. Böttcher, 09437 Witzschdorf, 2002
- [6] - [http://www.bahntrassenradeln.de/details/sn2\\_09.htm](http://www.bahntrassenradeln.de/details/sn2_09.htm)