

Operation gelungen – Patient tot

Jürgen Schubert aus Freital kritisierte bereits vor einem Jahr die Bahn AG wegen der Veränderungen an der Strecke der Windbergbahn. Jetzt setzt er sich mit diesem Thema im Lichte der Wiedereröffnung der Sachsenmagistrale auseinander.

Freital hat nun seine Eisenbahnverbindung wieder. Nach einem reichlichen Jahr intensiver Wiederherstellung der flutgeschädigten Gleisanlagen hat die Deutsche Bahn im Dezember die Sachsen-Franken-Magistrale von der Landeshauptstadt Dresden über Chemnitz, Zwickau bis nach Nürnberg wieder befahr- und benutzbar der Öffentlichkeit übergeben. Die „Operation Sachsenmagistrale“ hat auch im Stadtgebiet von Freital ihre markanten Zeichen gesetzt. Freude darüber, so scheint es, in allen Schichten und Etagen.

Bei aller vorgetragenen Euphorie beklagen viele Bahnsider und sächsische Eisenbahnfreunde schmerzlichst die bei der Neufas-

sung des Streckenprofils entstandenen irreparablen Verluste an den wertvollen, teils denkmalgeschützten Bauwerken und Gleisanlagen. Untrennbar verbunden damit sind nicht mehr mögliche historische, fahrbetrieblich und streckenwirtschaftliche Betriebsführungen durch die radikalen Gleisnetzeingriffe einer modernen „Bahnchirurgie“ 2002/03 von Freital-Ost bis -Hainsberg.

Die wohl tiefgreifendsten Verluste und Schäden hat die DB der weit über Sachsens Grenzen hinaus zu einem Markenbegriff gewordene „Sächsische Semmeringbahn“ (ehem. Dresden-Hauptbahnhof – Possendorf) zugefügt. Unter Einsatz von kapitaler Technik barsten die riesigen Steinquader der Tunnelgleisführungsmauern des ehemaligen Gleises 1 und des Höllentalgleises 4 der Windbergbahn am Bahnhof Freital-Birkigt. Einsprüche verhallten. Das Planfeststellungsverfahren und die daraus fixierten

Planbauzeichnung wiesen eine neue Anbindung mit einer neuen Abzweigweiche von der Magistrale zur Windbergbahn auf anderer Trassierung aus. Geplant war ein abführender Gleisstrang auf der historischen, 1945 abgebauten Trassenführung des Gleises 7 in Höhe des Colmweges an der Gitterseebrücke. Während des Baus wurden diese Zeichnungsunterlagen überarbeitet und was gezeichnet, genehmigt und abgesegnet war, war ungültig. Kein Anschluss für die Windbergbahn von und nach Dresden mehr. Die Stadt Freital hat vetolos diese Gleisektomie hingenommen, oder sich dafür gar nicht interessiert und damit unserer Region, die ohnehin nicht reich mit touristenanlockenden Attraktionen gesegnet ist, ein weiteres Stück heimatliche Identität geopfert.

Schon seit vielen Jahren steht der „Sächsische Museumseisenbahn Verein Windbergbahn e.V.“ mit der DB in Verhandlung zur Strecken-

übernahme und zur Betriebserlaubnis. Das Angebot der DB an den Verein, die Strecke von Freital-Birkigt bis Gittersee zu einer Pacht von 250 Euro pro Monat betreiben zu können, ist in Anbetracht des desolaten Zustandes der Gleisanlagen und der Überholbedürftigkeit der vielen Brückenbauwerke für den Verein nicht akzeptabel. Ohne feste Einnahmen und Fördermittel kann ein derartiges Angebot nur zur Ablehnung führen.

Im November erwarten die Windbergeisenbahner das Gerichtsverfahren zur Anbindungsproblematik der Strecke mit der Magistrale, um wieder die voll besetzten Züge von Dresden Hauptbahnhof über die windungsreiche Bergstrecke nach Gittersee fahren zu lassen. In der Zwischenzeit kämpfen sie von Gittersee her unermüdlich gegen den fortschreitenden Streckenbewuchs. Bis März wollen sie die Strecke wieder bis zum Haltepunkt Freital-Birkigt freigeschnitten haben.