

20

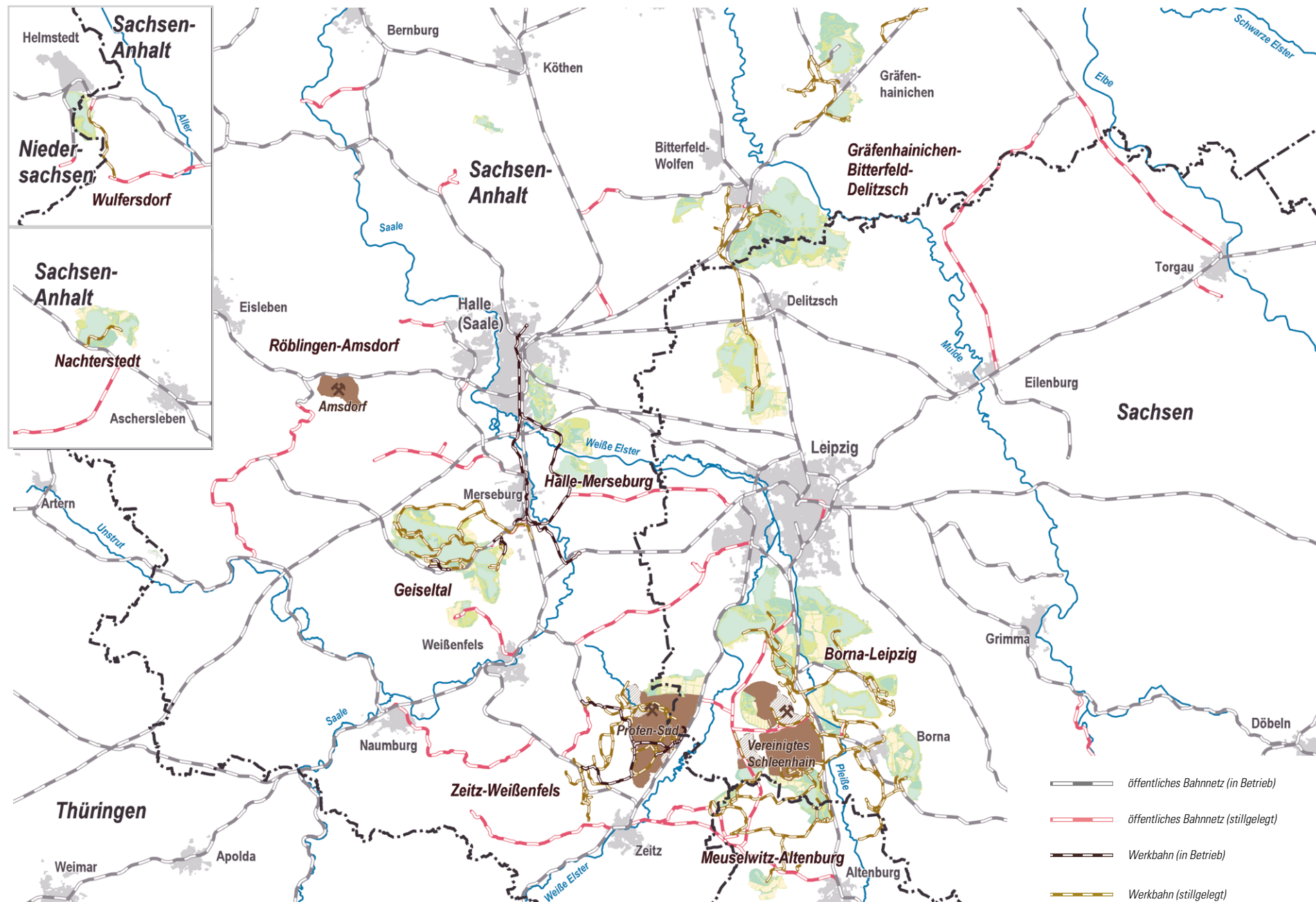
Mitteldeutsches Braunkohlenrevier
Wandlungen
und Perspektiven

LMBV 
Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

Werkbahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau



Bahnnetz im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau 2016



Werkbahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau

20 Werkbahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau

Landschaften und Industriestandorte im Wandel

Über viele Jahrzehnte prägten die Gewinnung und Veredlung von Braunkohle die Landschaft und die wirtschaftlichen Strukturen in Mitteldeutschland. Die Großtagebaue, eine Vielzahl von Brikettfabriken und Kraftwerken sowie die karbochemische Industrie bestimmten seit Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmend den Lebensrhythmus der Regionen. Zusammen mit den öffentlichen Bahnen bildeten die Werkbahnen, die dem Transport der Rohkohle von den Tagebauen in die Brikettfabriken und Kraftwerke dienten, die Nervenstränge der Kohlenindustrie.

Während die verarbeitenden Betriebe in der Anfangszeit der Kohlenförderung noch in der Nähe der Gruben lagen, wanderten die Gruben im Laufe der Zeit weiter. Die Transportwege für Kohle und Abraum verlängerten sich, sodass die Ansprüche an das „rollende Material“, also an Loks, Wagen und Sonderschienenfahrzeuge, stiegen. Die Werkbahn war leistungsfähig und zuverlässig genug, um

den hohen Anforderungen der Braunkohlenindustrie gerecht zu werden. Im Laufe der Jahre entstanden in den Revieren ausgedehnte Werkbahnnetze, wie im Raum Bitterfeld-Delitzsch, im Geiseltal und in den Abbauregionen Zeitz-Weißenfels und Borna-Meuselwitz im Süden von Leipzig.

Ab 1990 veränderten sich die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen für die Braunkohlenindustrie Ostdeutschlands schlagartig. Tagebaue, Brikettfabriken und Kraftwerke wurden stillgelegt. Somit war auch der größte Teil des hunderte Kilometer langen Werkbahnnetzes überflüssig. Lediglich im Bereich des aktiven MIBRAG-Tagebaus Profen transportieren Züge auch heute noch die Rohkohle zu den Abnehmern.

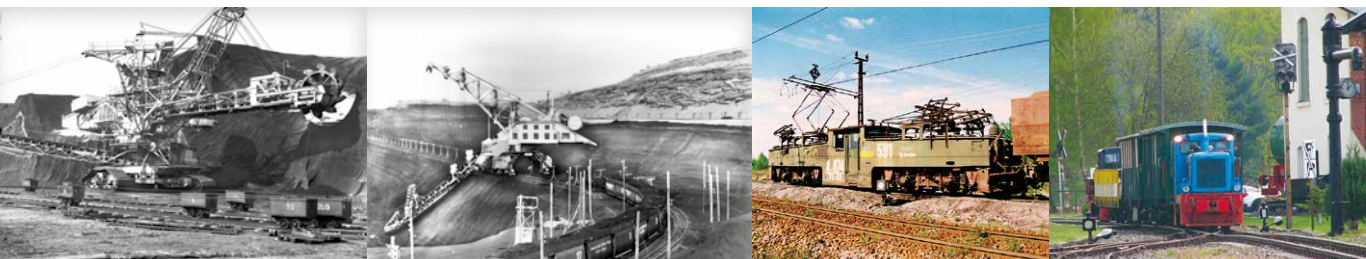
Die Sanierung der Hinterlassenschaften des Braunkohlenbergbaus einschließlich des Rückbaus der Werkbahnen lag und liegt im Verantwortungsbereich der Lausitzer und Mitteldeutschen Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) – eine Aufgabe, die die Sanierer auch in den nächsten Jahren noch beschäftigen wird.

Und nun viel Spaß bei der Lektüre!

Ein herzliches Glückauf!



Dr. Uwe Steinhuber
 Leiter Unternehmenskommunikation der LMBV





Nervenstränge des Reviers



Werkstattpersonal vor einer 150-t-Grubenlokomotive vor der Hauptwerkstatt Roitzsch, 1951

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts brachte die prosperierende wirtschaftliche Entwicklung in Mitteldeutschland eine ständig wachsende Nachfrage nach Braunkohle und deren Veredlungsprodukten mit sich. Entlang der Eisenbahnstrecken, die zwischen 1842 und 1880 in rascher Folge eröffnet wurden, entstanden zahlreiche Brikettfabriken. Sie wurden über Anschlussgleise an das staatliche Bahnnetz angebunden.

Die zunächst noch recht kleinen Tagebaue lagen zu Beginn der bergbaulichen Tätigkeit in unmittelbarer Nachbarschaft der Fabriken und die zu transportierenden Mengen waren vergleichsweise gering. Dies änderte sich mit dem Aufschluss von immer größeren Tagebauen. Mit verbesserten und immer mächtigeren Geräten stieß man zu den tiefer liegenden Braunkohlenflözen vor. Die abzutragenden Abraummassen wuchsen und damit auch die Notwendigkeit immer leistungsfähigere Transportsysteme zu entwickeln. Bereits Anfang der 1930er Jahre nahm der Schienenverkehr erheblich zu. Ausgedehnte Werkbahnnetze entstanden rings um die Tagebaue und in den Gruben selbst und wurden zu den „Nervensträngen“ des Reviers. Die zunehmende Elektrifizierung in den 1930er und 1940er Jahren war ein wichtiger Schritt zur Schaffung hoch effizienter und komplexer Werkbahnnetze in den einzelnen Abbauräumen.

Dampflöffelbagger der Firma Carlshütte bei der Kohlenverladung in einen Trichtertwagen im Tagebau Golpa, 1919

Werkbahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau

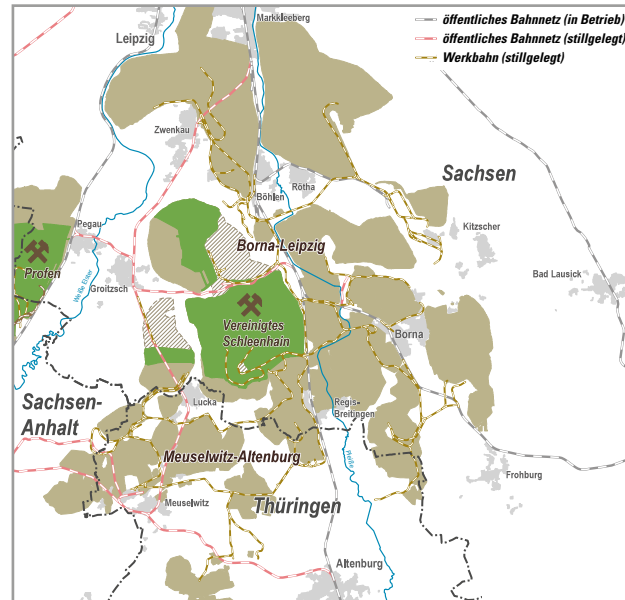


Werkbahnen im Borna-Leipziger Revier

Neben dem Werkbahnnetz auf Normalspur existierte im Borna-Leipziger Revier auch ein ausgedehntes schmalspuriges Gruben- und Kohlenbahnnetz mit einer Spurweite von 900 mm. Dieses war das größte zusammenhängende Schmalspurnetz in Europa. Es umfasste zur Zeit seiner größten Ausdehnung 726 Kilometer Gleise, davon ca. 215 Kilometer rückbar – innerhalb der Gruben – und 511 Kilometer stationäre Gleise der Kohlenverbindungsbahnen.

Das Streckennetz reichte von den Tagebauen Zwenkau und Cospuden am südlichen Stadtrand von Leipzig bis zu den Brikett- und Veredlungsstandorten im Meuselwitz-Altenburger Raum in Thüringen. An dieses Netz waren alle Brikettfabriken des Braunkohlenwerkes (BKW) Regis-Breitungen und des BKW Borna sowie karbochemische Betriebe, Industriekraftwerke und das Großkraftwerk Lippendorf angeschlossen. Im Bereich des Stellwerks 28 bei Neukieritzsch befand sich einer der Übergänge vom Streckennetz des BKW Borna zu dem des BKW Regis-Breitungen – ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt des Schmalspurnetzes in der Region, an dem sich die meistbefahrenste Weiche des Bahnnetzes im Revier befand. Alle Tagebaue und Fernstrecken waren von den Bahnanlagen an der Zufahrt zum Tagebau Schleenhain zu erreichen.

Die Tagebaue im Südraum Leipzig waren mit Ausnahme des Tagebaus Espenhain, der als einziger im Revier einen ausschließlich normalspurigen Grubenbahnbetrieb besaß,



an das 900 mm-Streckennetz angeschlossen. Besondere Umstände machten es jedoch erforderlich, punktuell von Schmal- auf Normalspur umzuladen. Das Kraftwerk Thierbach und das BKW Espenhain mit seinen Kraftwerken, Brikettfabriken und Veredlungsanlagen wurden vor allem mit Kohle aus dem Tagebau Espenhain über die Normalspurverbindung versorgt. Notwendige zusätzliche Lieferungen aus anderen Tagebauen lud man am Kraftwerk Lippendorf und am Tagebau Witznitz von Schmal- auf Normalspur um.

Die dichte Taktung der Zugfolge auf den Gruben- und Kohlenverbindungsbahnen stellte so manche Reichsbahnstrecke in den Schatten. Fünf-Minuten-Abstände zwischen den Zügen waren auf neuralgischen Streckenabschnitten

keine Seltenheit. Aufgrund der hohen Beanspruchung und Komplexität des Netzes – die Ausweichstellen lagen meist nur wenige hundert Meter voneinander entfernt und viele Strecken hatten einen zweigleisigen Ausbau – war der Bahnbetrieb komplett mit Gleisbildstellwerken, Lichtsignalen sowie einer Vielzahl gesicherter Bahnübergänge ausgerüstet.

Der Tagebau Schleenhain brach so manch einen Rekord. Alle zehn Minuten verließ zu Spitzenzeiten ein Kohlevollzug die Grube. Hier befand sich auch der größte 900 mm-Grubenbahnbetrieb in Europa. Selbst im Jahr 1994, als das Schmalspurnetz schon stark geschrumpft war, leisteten im Tagebau Schleenhain noch knapp 60 schmalspurige Grubenloks vom Typ EL 3 und V10C ihren Dienst. Im Bereich des Tagebaus Witznitz gab es einige dreischienig ausgebaute Streckenabschnitte, auf denen sowohl Normalspur- als auch Schmalspur-Fahrzeuge fahren konnten. Die mit 1.500 Volt betriebenen Lokomotiven des normalspurigen Netzes mussten hier allerdings mit einer Unterspannung von 1.200 Volt fahren.

Den größten Teil der Arbeit beim Abraum- und Kohlentransport verrichteten die auf Schmalspur fahrenden elektrischen Industrielokomotiven EL 3 und die auf Normalspur betriebenen Loks vom Typ EL 2. Beide wurden im VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW) bei Berlin gebaut. Sie waren so robust und zuverlässig, das auch heute noch Loks der Baureihe EL 2 im MIBRAG-Tagebau Profen eingesetzt werden.

*Beladung eines Kohlenzuges
im Tagebau Zwenkau unterhalb der
Abraumförderbrücke AFB F45-18
„Böhlen II“, 1996*



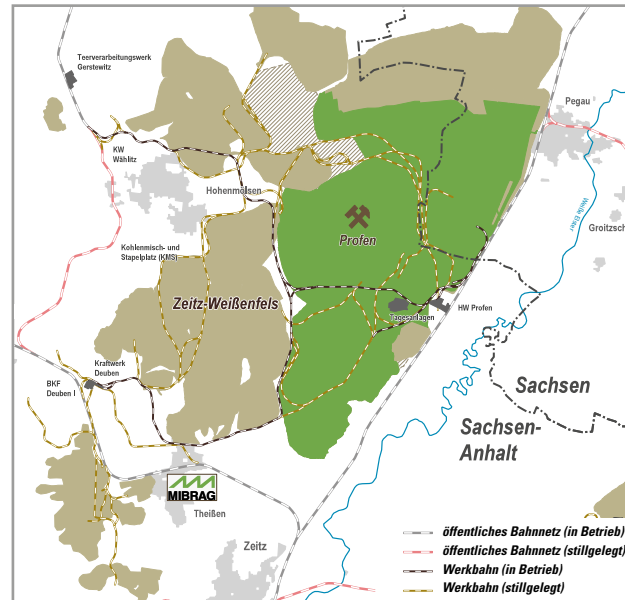
*Aschezug mit Grubenlokomotive
EL 2 „4-1052“ vor der Kulisse des
Kraftwerkes Espenhain, 1996*



Werkbahnen im Zeitz-Weißenfelser Revier

Das Braunkohlenabbaugebiet zwischen Zeitz und Weißenfels ist eines der ältesten Kohlenreviere Deutschlands. Die Kohlenförderung begann bereits Mitte des 18. Jahrhunderts in kleinen Tagebauen, den so genannten Bauerngruben, aber vielerorts auch im Tiefbau. Im Jahr 1842 existierten bereits über 70 Gruben, einige Jahre später waren es schon über 100.

Um die Transportwege möglichst kurz zu halten, wurden die ersten Brikettfabriken in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kohlengrube errichtet. Zunächst zogen Pferde die einfachen schienengebundenen Holzkastenwagen, mit denen man die Kohle aus der Grube brachte. Derartige so genannte Pferdebahnen gab es beispielsweise nahe Zorbau und an der Schwelerei Gerstewitz. Um 1870 führte man die maschinelle Streckenförderung ein. Die auf Schienen laufenden Kohlenwagen waren an einer Kette oder einem Seil befestigt und wurden auf einer schiefen Ebenen aus dem Tagebau gezogen. Sobald eine Grube ausgekohlt war, fing man mit dem Aufschluss der nächsten an. Mit der Eröffnung entfernterer Tagebaue vergrößerte sich die Distanz zu den Kraftwerks- und Veredlungsstandorten zunehmend. Die ersten Transportmittel zur Beförderung der Kohle über größere Entfernungen waren die Seilbahnen. Mit diesen wurde die Rohkohle von Loren über Umlenkstationen bis zur Veredlungsanlage gebracht. Parallel dazu nutzte man für den Kohlentransport jedoch auch Ketten-, Feld- und Grubenbahnen. Bereits um 1883 wurde im Raum Grana bei Zeitz eine Luftseilbahn zum Kohlentransport errichtet. Die Entwicklung der Braunkohlenindustrie im Revier nahm mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Weißenfels-Zeitz-



Gera im Jahr 1859 deutlich Fahrt auf. Über die neue Fernverbindung konnten nun die nahe gelegenen Zuckerfabriken und Ziegeleien mit Kohle versorgt werden. Entlang der Strecke entstanden weitere Fabriken. Mitte des 19. Jahrhunderts kam es durch technologische Entwicklungen in der Braunkohlenveredlung, wie bei der Verschmelzung, zu einem weiteren Anstieg des Kohlenbedarfs. Die zahlreich eröffneten Brikettfabriken und Schwelereien erforderten eine ständige Ausweitung der Förderung. Mit dem Aufschluss neuer Kohlenvorkommen wurde es nötig, immer mächtigere Schichten von Abraum abzutragen. Die dazu notwendige Entwicklung von Großgerätetechnik, leistungsfähiger Bagger und Absetzer sowie tagebauüberspannender Abraumförderbrücken ermöglichte den Betrieb von Großtagebauen. Bisherige Transportmittel

genühten den Anforderungen nicht mehr. Loks und Wagen für den Transport von Abraum und Kohle wurden in den Gruben schon seit geraumer Zeit eingesetzt. Angesichts der extremen Belastungen in den Großtagebauen mussten die Schienenfahrzeuge jedoch angepasst oder sogar neu entwickelt werden. Auch für die Vernetzung der Strecken und die Logistik des Transports von Abraum und Kohle ergaben sich neue Herausforderungen. Die Grubenbahnen wurden zunehmend zu einem eigenständigen Betriebsteil der Braunkohlenindustrie. War zunächst die 900 mm-Spurweite der Standard, hielt angesichts der steigenden Transportmengen auch bald die 1.435 mm-Spur Einzug in den Bahnbetrieb. Stärkere Loks und größere Abraumwagen konnten wesentlich mehr Massen transportieren. Die erste Kohlenbahn auf Normalspur fuhr im Revier Zeitz-Weißenfels im Jahr 1926 vom Tagebau Deuben zur zentralen Aufbereitungsanlage.

Mit der Schließung der Otto-Scharf-Grube Mitte der 1950er Jahre war die Versorgung der Veredelungsbetriebe in Deuben gefährdet. Die Kohle aus dem Tagebau Pirkau allein reichte hierfür nicht aus. Daher wurde in den Jahren von 1953 bis 1955 zwischen dem Tagebau Profen und Deuben eine Normalspurverbindung geschaffen, über welche die Fabriken in Deuben nun sicher mit dem Rohstoff beliefert werden konnten. Zur besseren Koordinierung der Massentransporte strukturierte man den Fahrbetrieb neu. Für die Bereiche Deuben und Profen wurde 1955/56 die Abteilung Werkbahn gebildet, die bis 1968 eigenständig blieb. Am 1. Juli 1968 vereinte man die VEB Braunkohlenwerke Deuben und Profen zum Braunkohlenkombinat Zeitz, das im darauffolgenden Jahr in Braunkohlenkombinat (BKK) Erich Weinert Deuben umbenannt wurde. Die Hauptabteilung Werkbahn mit den Fahrbetrieben Kohle/Deuben, Pirkau und Domsen entstand parallel dazu.

*Bahnabsatz in der Brikettfabrik
Phönix (Mumsdorf), 1998*



*Grubenlokomotive EL 2 vor dem Nass-
dienstgebäude der Brikettfabrik Phönix
in Mumsdorf, 1993*

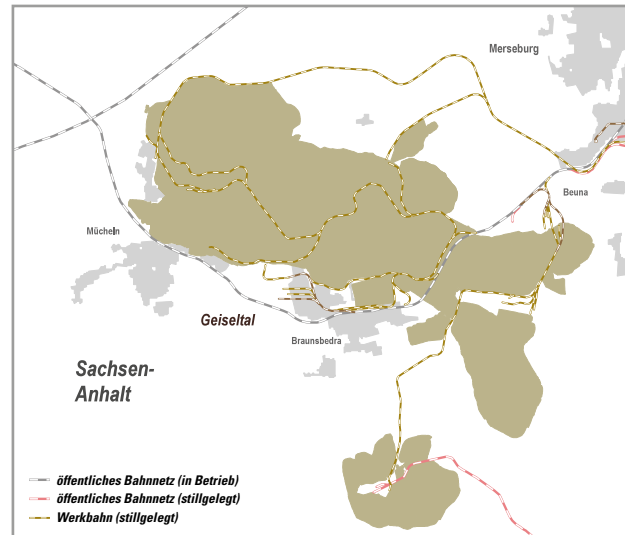


Werkbahnen im Geiseltal

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die Feuerungsanlagen in Privathaushalten, aber auch in der Industrie zunehmend von Holz auf Kohle umgestellt. In der Wirtschaft kamen immer häufiger Dampfmaschinen zum Einsatz, Eisenbahnstrecken wurden ausgebaut, die Nachfrage nach Veredelungsprodukten der Braunkohle und damit auch nach Rohkohle wuchs beständig.

Die geförderte Braunkohle wurde anfangs vor allem für den Eigenbedarf der Grubenbesitzer verwendet. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestimmte die Nachfrage der Zuckerfabriken maßgeblich die Kohlenförderung im Geiseltal. Rund zwei Drittel der Kohle aus dem Tagebau Pauline gingen beispielsweise in die 1864 gebaute Zuckerfabrik Stöbnitz. Die Kohle wurde mittels einer Drahtseilbahn in das Werk verbracht.

1865 verband man den Förderschacht des Tiefbaus Otto mit der Zuckerfabrik Körbisdorf über eine Kohlenbahn auf 500 mm-Spur, deren Förderhunte von Pferden gezogen wurden. Im Geiseltal ging mit dem Bau der Fernbahnlinie Merseburg-Mücheln ein spürbarer Aufschwung der Braunkohlenindustrie einher. Die Eröffnung der Strecke im Jahr 1886 führte zu einer erheblichen Steigerung des Absatzes der Kohle. 1890 wurde im Geiseltal eine der ersten Dampflokomotiven zum Abraumtransport eingesetzt. Sechs Jahre später nahm man in der Grube Emma erstmals eine Kettenbahnanlage in Betrieb. Im Jahr 1902 kam auf der Grube Otto ein so genannter Holländer-Bagger zum Einsatz, der sich auf einem 1.435 mm-Normalspurgleis bewegte – die maschinelle Abraumgewinnung begann. Ab 1906 nahm die Entwicklung der Kohlenförderung im



Geiseltal rasant Fahrt auf. Lag die jährliche Fördermenge im Jahr 1907 gerade einmal bei 175.000 Tonnen, stieg sie bis 1915 auf 6,12 Millionen Tonnen. Wachsende Erfahrungen bei der Gewinnung und Veredlung der Rohkohle, der zunehmende Einsatz des Rohstoffs als Brikettierkohle und die Entstehung großer finanzstarker Kapitalgesellschaften ermöglichten einen steilen Anstieg der Kohlenförderung. In jenen Jahren schlossen wenige Großbetriebe binnen kurzer Zeit die Lagerstätte des Geiseltals in Gänze auf. 1917 ging das Leuna-Werk, als direkter Abnehmer der Kohle aus dem Geiseltal, mit einem Bedarf von bis zu 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr in Betrieb. Die Rohkohle wurde über eine eigens zur Versorgung der Leuna-Werke errichtete Fernbahnstrecke nach Leuna gefahren. Im Geiseltal gab es neben den normalspurigen Werkbahnen auch große schmalspurige Netze auf 900 mm-Spurweite. Ab dem Jahr 1920 wurde ein Großteil der

Tagebauausrüstungen elektrifiziert. Die letzten Dampfölfelbagger und Dampfloks gingen zum Ende der 1930er Jahren außer Betrieb. 1922 kamen die ersten 150 t-E-Loks in der Grube Elise II zum Einsatz, und 1924 begann der elektrische Fahrbetrieb im Abraum. Im Jahr 1937 ersetzte im Tagebau Beuna der Zugbetrieb die Kohlenförderung per Seilbahn. 1940 wurde die gebrochene Förderung im Tagebau Pfännerhall, 1942 im Tagebau Leonhardt aufgenommen. Sie bestand aus der Zugförderung in der Grube, dem Umschlag über einen Bunker und der Schrägförderung mit Bandanlagen.

Zwischen 1955 bis 1967 betrieb man im Tagebau Mücheln die erste Bandanlage der DDR. Das Problem der Abraumbewegung wurde so auf einfache Weise gelöst. Über die Förderbandanlage gelangte der Abraum in die für eine Verfüllung vorgesehenen ausgekohlten Gruben. Die Entlastung des Zugbetriebs durch Bandanlagen ermöglichte die verstärkte Nutzung der Züge für den Kohlentransport. So konnten beachtliche Leistungssteigerungen erreicht werden. Ab 1966 ging man dazu über, den Abraum über so genannte Spültische in die Grube zu verspülen. Per Zug wurde der Abraum auf eine Art Bühne direkt an der Tagebauoberkante gebracht und dort aus den Waggons entleert, beim Herausstürzen mit Wasser verflüssigt und in das Restloch gespült.

Ab 1975 begann die Einrichtung eines neuen Zugbildungsbahnhofes für den Werkbahnbetrieb auf dem Kippendamm zwischen den Tagebauen Großkayna und Mücheln. Das war die Voraussetzung dafür, die Kohle im Südfeld und dessen Weiterführung, auf denen sich auch der alte Bahnhof befand, abbauen zu können. Der neue Bahnhof mit 13 Gleisen und einer Abraumumfahrung zu den Spülkippen im Restloch Braunsbedra ging 1985 in Betrieb.

*Vierspurige Kettenbahn zum Hochbunker
der Brikettfabrik Leonhardt
(später Neumark), um 1911*

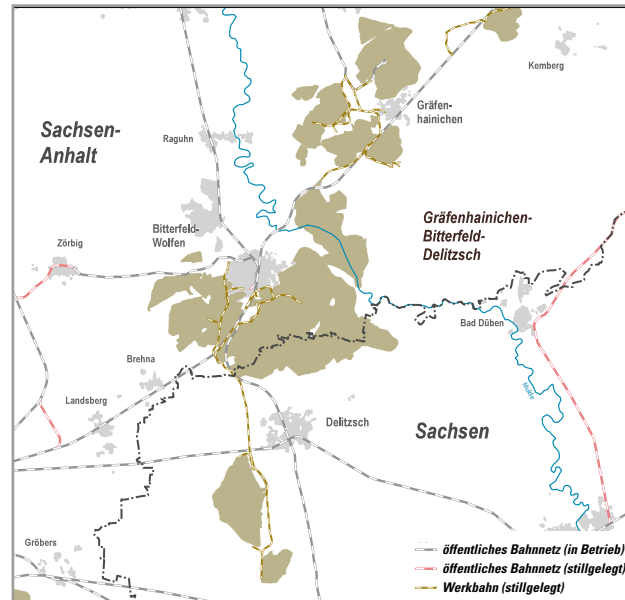
*Diesellokomotiven V 200 506 und V 200 508
des früheren BKW Geiselatal in der Werkstatt
Großkayna, 1993*



Werkbahnen im Revier Bitterfeld-Delitzsch

Auch im Revier bei Bitterfeld und Delitzsch führte die Errichtung von Brikettfabriken und Kraftwerken in Verbindung mit dem Ausbau des öffentlichen Eisenbahnnetzes zur Erschließung neuer weiter entfernt liegender Absatzmärkte für die Braunkohle. Damit stiegen jedoch auch die Anforderungen an die Technik, die Mitarbeiter sowie das gesamte Werkbahnnetz.

Solange sich die Abnehmer der Braunkohle, Brikettfabriken und Kraftwerke, noch in der Nähe der Grube befanden, konnte der Transport des Rohstoffs mit relativ einfachen Mitteln, z. B. per Kettenbahn, bewältigt werden. Für viele Jahrzehnte war dieses Transportmittel weit verbreitet. Im Kraftwerk Zschornowitz, südöstlich von Dessau gelegen, wurde die Kettenbahn erst 1922 vom Zugbetrieb abgelöst. Mittels Seilbahnen konnten auch größere Entfernungen überwunden werden. Mit knapp acht Kilometern Länge gehörten die Seilbahnen von der Grube Friedrich IV zum Bahnhof Bergwitz und von der Grube Golpa zum Bahnhof Jeßnitz zu den längsten. Neu errichtete Eisenbahnstrecken, wie die von Leipzig über Bitterfeld nach Berlin, waren entscheidend für die Erschließung neuer Absatzmärkte. Die öffentlichen Bahnen profitierten in erheblichem Maße von der Kohlenförderung, da sie über ihr Netz nicht nur Braunkohle und Briketts transportierten, sondern die Bergbaubetriebe selbst auch mit Material versorgten. Der steile Anstieg des Transportvolumens brachte das Netz der Deutschen Reichsbahn an seine Grenzen. Die Distanzen zwischen Grube und Abnehmer wurden immer größer, die Nachfrage nach Kohle wuchs, und so entstand die Notwendigkeit, ein eigenes Fernbahnnetz für die Kohle



einzurichten. Die Bahn wurde ursprünglich als Transportmittel im Tagebaubetrieb nur sporadisch eingesetzt und fungierte als Bindeglied zum öffentlichen Eisenbahnnetz. Die Zuförderung beschränkte sich zunächst auf den Transport von Abraum von der Gewinnungs- zur Kippenseite. Dazu setzte man im Schmalspurbetrieb Dampflok und Feldeisenbahnen ein. Die Förderung des Abraums, die lange Zeit noch in der Hand externer Unternehmen lag, wurde zunehmend in Eigenregie durchgeführt, und auch die Kohlenförderung war bald nur noch im Zugbetrieb zu bewältigen.

Dies führte zur Entwicklung grubeneigener Werkbahnbetriebe. Der Zugbetrieb setzte sich in den Tagebauen als zuverlässiges und leistungsfähiges Transportmittel

für Abraum und Kohle durch. Er wurde zu einem festen technologischen Bestandteil des Braunkohlenbergbaus.

Die Spurweite 900 mm war zunächst aufgrund der leichten Handhabbarkeit für den Werkbahneinsatz weit verbreitet. Die Schmalspur wurde bei einigen Tagebauen bis zum Ende beibehalten, wie beispielsweise in Golpa, Bergwitz oder Holzweißig. Bei anderen, wie der Deutschen Grube oder den Gruben Hermine und Theodor, stellte man die Spurweite auf die Normalspur mit 1.435 mm um. Alle nach 1945 aufgeschlossenen Tagebaue stattete man mit einem normalspurigen Netz aus. Speziell für den Einsatz im Tagebau gefertigte Schienenfahrzeuge, wie die Elektroloks EL 2 oder EL 3, Kippenpflüge, Gleisrückmaschinen und viele andere, prägten von nun an das Bild der Werkbahnen im Revier.

Das Fortschreiten der Tagebaufelder beeinflusste auch die Trassenführung der öffentlichen Bahnen, sodass Kreuzungen zwischen den öffentlichen und den Grubenbahnen entstanden. Durch die Abbauentwicklung des Tagebaus Holzweißig beispielsweise musste die Hauptstrecke Delitzsch-Bitterfeld verlegt werden, und die des Tagebaus Muldenstein machte die Verlegung der Strecke Halle-Berlin im Bereich des Bahnhofs Muldenstein notwendig. Der Transport von Großgeräten, zumeist von Baggern, über die Trassen der Deutschen Reichsbahn führte zu kurzzeitigen Unterbrechungen des Bahnbetriebes.

In den Jahren zwischen 1985 und 1988 erreichten der Grad der Ausrüstung mit rollendem Material und die Länge des Streckennetzes im Revier einen Höhepunkt: Auf den insgesamt 357 Kilometern Gleisanlagen waren 946 Abraumwagen, 252 Kohlenwagen, 275 Fahrzeuge im Hilfsfahrbetrieb sowie 148 Loks und 30 Gleisrückmaschinen im Einsatz.

Erster Kohlezug aus dem
Tagebau Köckern, 1985



Feuerlose Lokomotive F-174 am Siebkohlen-
bunker der Brikettfabrik Holzweißig, 1993



Zeit der Stilllegungen

Die einseitig auf die Nutzung von Braunkohle ausgerichtete Energiewirtschaft in Ostdeutschland stand ab 1989 durch den politischen und wirtschaftlichen Umbruch vor erheblichen Veränderungen. Der Braunkohlenbedarf der Abnehmer nahm durch die Öffnung des Energiemarktes und die Stilllegung ganzer Industriezweige schlagartig ab. Energieträger wie Gas und Öl standen nunmehr kostengünstig zur Verfügung, sodass es zu einer Neuorientierung der Verbraucher kam.

Bis 1989 verkehrten die Kohlenzüge zu Spitzenzeiten im Fünf-Minuten-Takt. Durch die seit 1990 abrupt geschwundene Nachfrage nach Braunkohle sank das Förder- und Transportvolumen rapide. Zwischen 1990 und 1994 legte man alle elf Brikettfabriken der Braunkohlenwerke Regis und Borna still. Es folgten die Tagebaue und die Kraftwerke.

Die Stillsetzung eines Großteils der Tagebaue im mitteldeutschen Braunkohlenrevier hatte drastische Einschnitte für den Werkbahnbetrieb zur Folge. Teilstrecken wurden außer Betrieb genommen, andere noch notwendige temporär weiter betrieben. Zahlreiche Umstrukturierungen über mehrere Jahre hinweg kennzeichneten den Übergangszeitraum des Bahnbetriebes. Ein Höchstmaß an planerischem Geschick war für die Logistik des geordneten Auslaufbetriebes der Gruben erforderlich.

Als der Tagebau Schleenhain 1995 gestundet und auf Bandbetrieb umgestellt wurde, war das Aus für den größten Teil des 900 mm-Netzes gekommen. Lediglich der Tagebau Zwenkau arbeitete noch weitere vier Jahre im Schmalspurbetrieb. Durch die Umspurung der Kohlenfernbahn nach Lippendorf war die 900 mm-Bahn hier seit 1994 vom restlichen Netz abgekoppelt.

Dies führte unter anderem dazu, dass zu dieser Zeit im Tagebau Witznitz Loks und Waggons aus Zwenkau fuhren, die von der Zentralwerkstatt in Großzössen jedoch nicht mehr nach Zwenkau zurückgeführt werden konnten. Die schmalspurigen Gruben- und Kohlenbahnen sind zwischen 1991 und 1999 vollständig stillgelegt und zurückgebaut worden.

Die Kohlenförderung im Tagebau Espenhain endete vorläufig im Jahr 1995. Kurzzeitig erwachte der Grubenbahnbetrieb noch einmal zum Leben, als der Tagebau 1996 für einige Monate erneut angefahren wurde. Ab 1994 erfolgte die Belieferung des Kraftwerkes Lippendorf von Zwenkau aus über die umgespurte Kohlenverbindungsbahn.

1994 bestand das stark geschrumpfte Netz der Werkbahn nur noch aus den Verbindungen von den Tagebauen Schleenhain, Espenhain und Zwenkau zu den Kraftwerken Espenhain, Borna, Thierbach und Lippendorf.

Das Kraftwerk Phönix in Mumsdorf, das bis dahin ebenfalls noch per Schmalspur angefahren worden war, musste ab 1994 über die Deutsche Bahn AG beliefert werden, da die Strecke durch das Areal verlief, in dem in den darauffolgenden Jahren der Haselbacher See entstehen sollte. Eine Neutrassierung der 900 mm-Strecke kam aufgrund der hohen Kosten nicht in Frage.

Mit Ausnahme des an MIBRAG verpachteten Tagebaus Zwenkau, der bis zur Wiederinbetriebnahme des Tagebaus Vereinigtes Schleenhain im Jahr 1999 die Kohlenversorgung übernehmen musste, waren ab Mai 1995 alle Tagebaue der Region außer Betrieb genommen oder gestundet worden. Die anderen noch verbliebenen Kraftwerke und einige wenige andere Abnehmer wurden mit Rohkohle aus dem Tagebau Profen über Strecken der Deutschen Bahn AG versorgt.

Kohlenzug bei der Beladung durch einen Kohlenbagger Tagebau Zwenkau, 1997

Kohlenzug vom Bunker Zwenkau zum Alt-Kraftwerk Lippendorf, rechts im Bild: das Neubau-Kraftwerk Lippendorf der VEAG, 1999

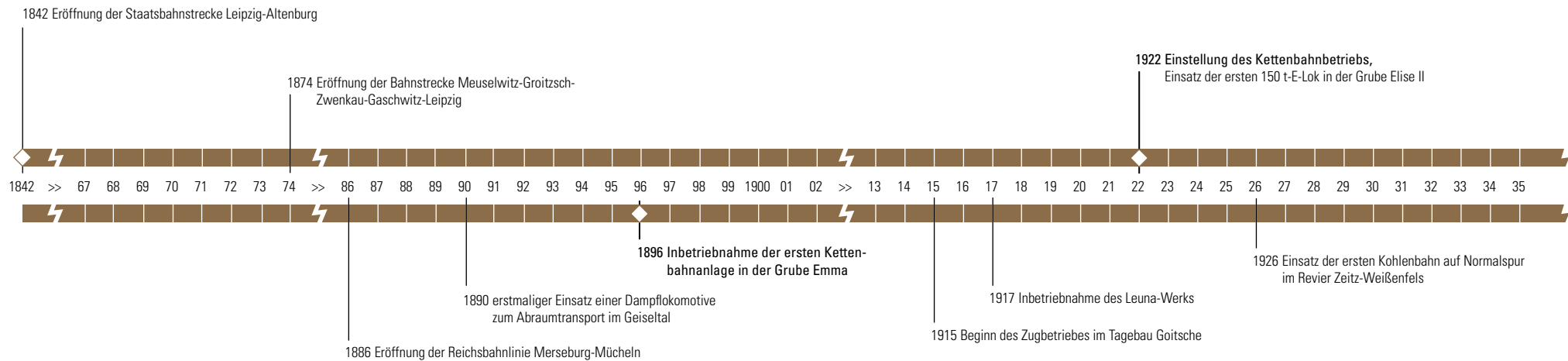


900 mm-Grubenlokomotive EL 3 „4-611“
mit einem Kohlenzug während der
Beladung im Tagebau Schleenhain, 1993



Zeitschiene

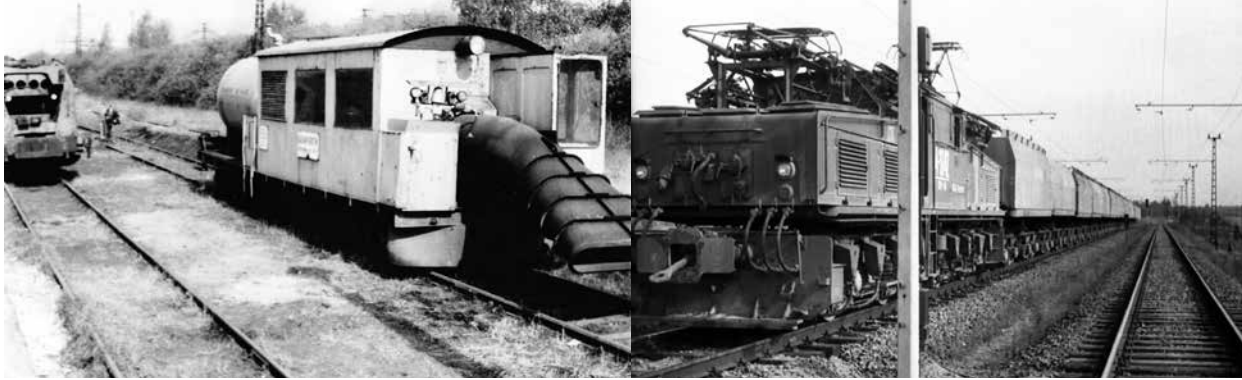
WERKBAHNEN IM MITTELDEUTSCHEN REVIER



Banddurchschnitt für den Beginn der Abraumförderung im Tagebau Merseburg-Ost, 1972
900 mm-Diesel-Gleisrückmaschine G 473 der LMBV, im an MIBRAG verpachteten Tagebau Zwenkau, 1996

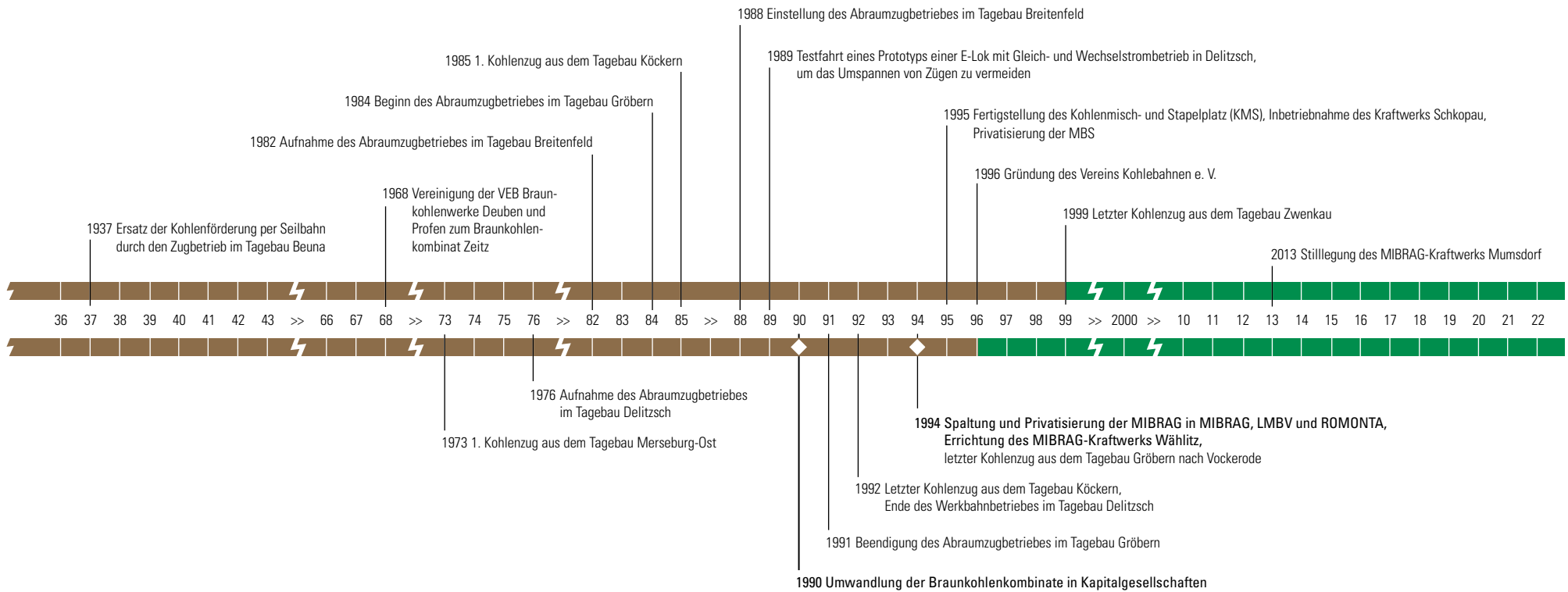
Bahnabsatz an der Brikettfabrik Holzweißig, 1993





MIG-Flugzeugtriebwerk („die Düse“) im Tagebau Espenhain zum Ausblasen der Gleisanlagen, 1980

Abraumzug mit vorgespannter EL 2 im Tagebau Espenhain, 1985



Bunkerzufahrt des VEB Chemiekombinat Bitterfeld (CKB) mit einem Abraum-Seitenkipper; im Hintergrund links das Industriekraftwerk Süd, um 1974

Letzter Kohlenzug aus dem Tagebau Zwenkau, 1999

Historische Lok auf dem Gelände des Kulturbahnhofes Meuselwitz, 2014



HEUTE

Sanierung einer Landschaft



Gleisrückbau am Baufeld Rösa des stillgelegten Tagebaus Goitsche, 1997

Die von den mitteldeutschen Braunkohlenländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zu Beginn der 1990er Jahre entwickelten energiepolitischen Konzepte räumten auch der Braunkohle einen angemessenen Platz ein. Der Braunkohlenbergbau wurde schrittweise umstrukturiert und privatisiert. Im Ergebnis dessen entstanden 1994 die Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) für die Weiterführung der Tagebaue Profen und Vereinigtes Schleenhain sowie die ROMONTA GmbH, die den Tagebau Amsdorf betreibt. Die bereits stillgelegten bzw. unwirtschaftlichen Tagebaue und Veredlungsanlagen wurden dem Sanierungsbergbau zugeordnet, den die LMBV seit 1994 als Projektträgerin verantwortet.

Neben den Großtagebauen und Veredlungsanlagen war das Landschaftsbild im mitteldeutschen Revier von der Infrastruktur der Werkbahnen der Braunkohlenindustrie geprägt. Gleistrassen mit Tunneln, Brücken, Dämmen und Einschnitten, zahlreiche Gebäude und Bahnübergänge blieben als sichtbare Spuren des Bahnbetriebes zurück. Die Sanierung der Hinterlassenschaften des Braunkohlenbergbaus schließt auch das Werkbahnnetz ein. Der weitaus größte Teil ist jedoch bereits zurückgebaut.

900 mm-Abraumzug beim Kippen am Absetzer As 1120-1021 am letzten Betriebstag der Werkbahn im Tagebau Schleenhain, 1996

Werkbahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau





Kohlenzug der LMBV, bespannt mit einer Grubenlokomotive EL 2, beim Kippen von Kohle auf dem Grabenbunker des Alt-Kraftwerks Lippendorf der VEAG, rechts im Bild: das Neubau-Kraftwerk der VEAG im Anfahrbetrieb, 1999



Zeit der Neuordnung

Aus dem Braunkohlenkombinat Bitterfeld ging 1991 die Vereinigte Mitteldeutsche Braunkohlen AG hervor. Nach deren Spaltung und Privatisierung entstanden daraus im Jahr 1994 MIBRAG, die ROMONTA GmbH und die Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (MBV), die Vorgängerin der LMBV. MIBRAG betreibt bis heute die Tagebaue Profen und Vereinigtes Schleenhain, während die stillgelegten Tagebaue durch die LMBV saniert und die alten Werkbahnanlagen schrittweise demontiert wurden.

Mit der Umstrukturierung des ostdeutschen Energiemarktes begann die Zeit der Neuordnung für die im Braunkohlenbergbau tätigen Unternehmen. Zum 1. Januar 1994 spaltete man die MIBRAG in drei Teile: in die Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG, A-Bereich), die Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (MBV, B-Bereich) und die ROMONTA GmbH (C-Bereich). Während erstere und letztere den aktiven Bergbau in den mit der Spaltung übergegangenen Tagebauen fortsetzten, war die kurze Zeit später mit der LBV zur LMBV verschmolzenen MBV, für den Auslauf- und Sanierungsbergbau zuständig.

Der A-Bereich mit den auch künftig aktiven Tagebauen wurde durch ein Firmenkonsortium erworben, bestehend aus den Unternehmen PowerGen plc., NRG Energy Inc.

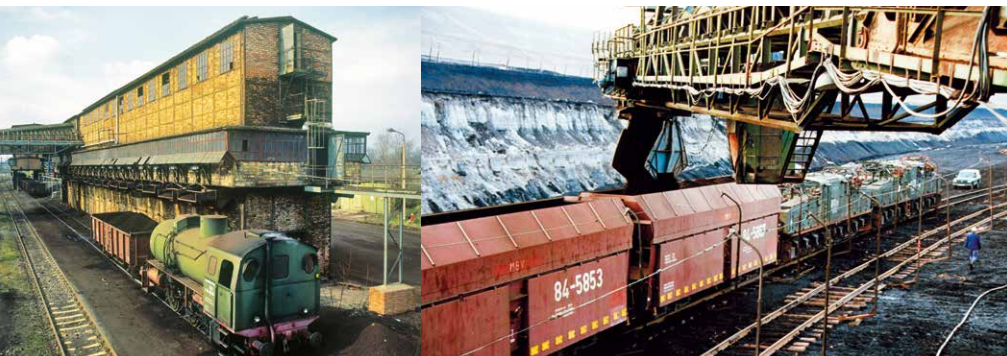
und Morrison Knudsen Corp. Fortan betrieb die Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) die Tagebaue Profen, Vereinigtes Schleenhain und den bis 1999 von der LMBV gepachteten Tagebau Zwenkau, die Kraftwerke Mumsdorf, Deuben und Wähligt sowie die Brikettfabriken Mumsdorf und Deuben, von denen einige später ebenfalls stillgelegt wurden.

Die Abraum- und Kohleförderung im Tagebau Profen basierte ausschließlich auf Bandanlagen und Zugbetrieb in Normalspur. Der Tagebau Schleenhain hingegen besaß neben den Bandanlagen noch ein umfangreiches 900 mm-Netz. Da sich der neue Hauptabnehmer der Kohle aus dem Tagebau Vereinigtes Schleenhain, das Kraftwerk Lippendorf, nur unweit der Abbaufelder befindet, entschied man sich den Transport des Rohstoffs im Bandbetrieb zu realisieren.

Für den Umrüstungszeitraum vom Zugbetrieb auf die neue Technologie wurde der Tagebau von 1995 bis 1999 gestundet. Um jedoch die umliegenden alten Kraftwerke, mit Restlaufzeiten bis 1999, weiterhin sicher zu versorgen, musste die Kohle aus dem nahen Tagebau Zwenkau herangebracht werden, den die MIBRAG bis 1999 zu diesem Zweck von der LMBV pachtete. Dieser Tagebau war mit einem 900 mm-Netz ausgestattet, das erst nach Auslaufen des Pachtzeitraums stillgelegt werden sollte. Daher blieb die Schmalspurbahn innerhalb des Tagebaus vorerst aktiv. Die Kohlenverbindungsbahn der MBV nach Lippendorf wurde hingegen umgespurt und an das Espenhainer Normalspurnetz angeschlossen. Alle verbliebenen Verarbeitungsstandorte besaßen einen Normalspuranschluss, nur das Kraftwerk Mumsdorf versorgte man von Schleenhain aus kurzzeitig über eine schmalspurige Kohlenverbindungsbahn der MBV.

Der umfangreichste Teil der Produktionsstätten lag im durch die MBV verwalteten B-Bereich. Er umfasste die kurz- und mittelfristig stillzulegenden Tagebaue und Veredlungsstandorte, in denen bald darauf die Sanierungsarbeiten an liefen. Dort kamen Schmal- und Normalspurbahnen für Erdtransporte bei der Böschungabflachung und der Restlochverfüllung zum Einsatz.

Zum C-Bereich gehörte der Tagebau Amsdorf mit seiner Montanwachsfabrik. Die Normalspurbahn, die schon lange die Schmalspur abgelöst hatte, wurde inzwischen auch durch Bandanlagen ersetzt.



*Letzter Abraumzug im Tagebau Goitsche, 1997
Feuerlose Lokomotive F174-50-B3 des Anhaltischen Braunkohlenwerkes am Siebkohlenbunker der Brikettfabrik Holzweißig, 1993
Letzter Kohlenzug im Tagebau Zwenkau, 1999*



Grubenlokomotive EL 2 mit Abraumzug am Absetzer As 1600-1025 im Sanierungstagebau Golpa-Nord, 1994

Abraumzug mit EL 2 an der Kippstelle zur Sanierung einer Säureharzdeponie im Geiseltal, 1997
Kohlenzüge mit Werkbahn-Lokomotiven EL 2 bei der Beladung im Kohlenbunker des Tagebaus Zwenkau kurz vor der Stilllegung, 1999



Bergbau ohne Kohle – Sanierung im Zugbetrieb

Die Stilllegung der meisten Tagebaue im mitteldeutschen Revier eröffnete völlig neue Perspektiven für die Natur- und Landschaftsentwicklung in den vom Bergbau beeinflussten Regionen. Zur Herstellung der Sicherheit mussten Böschungen abgeflacht oder angestützt, Restlöcher mit Abraum oder Wasser gefüllt und die Ufer der künftigen Seen gestaltet werden. Wichtiges Transportmittel für die zu bewegend Erdmassen waren die Abraumzüge.

Die bedeutendste Aufgabe der Braunkohlensanierung war und ist die Herstellung der Sicherheit in den bergbaulich beeinflussten Gebieten. Dabei gilt es, drohende Gefahren für die künftige Nutzung der Areale, wie Geländeabbrüche, Setzungsfließen oder Setzungen, abzuwenden. Dazu flachten die Sanierer die Böschungen der Tagebaurestlöcher ab, um Rutschungen, die nach dem Wiederanstieg des Grundwassers auftreten können, zu verhindern. In anderen Fällen mussten die Unterkanten von Böschungen mit Erdmassen angestützt werden, um ihnen die nötige Stabilität zu verleihen. Der Transport der zur Umformung der Landschaft und zur Böschungssicherung notwendigen Erdmassen wurde zu großen Teilen im Zugbetrieb durchgeführt.



Ein wichtiger Aspekt dabei war die Verknüpfung des Großgeräteeinsatzes mit der Grubenbahn. Ein Großteil der ersten Sanierungsarbeiten wurde als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (ABM) realisiert. Dadurch konnten viele Bergleute, die in der Braunkohlenindustrie keine Perspektive mehr hatten, ihre Erfahrungen in die Sanierung und Rekultivierung der einstigen Abbaugebiete einbringen.

Zur organisatorischen Durchführung der Sanierungsarbeiten im mitteldeutschen Raum gründete die Vereinigte Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft (MIBRAG) 1991 zwei Tochtergesellschaften, die Mitteldeutsche Braunkohle Strukturförderungsgesellschaft (MBS), die in Sachsen und Thüringen tätig war, und die Anhaltinische Braunkohle Sanierungsgesellschaft (ABS) in Sachsen-Anhalt. Sie sollten einen Teil der Mitarbeiter, die durch den strukturellen Umbruch in der Braunkohle freigesetzt worden waren, aufnehmen. Sowohl die MBS als auch die ABS wurden 1995 in private Hand überführt.

Ein großer Teil der Sanierungsarbeiten erforderte die Nutzung des Werkbahnnetzes. Das Volumen der zu transportierenden Massen überstieg die Leistungsfähigkeit der mobilen kleineren Fahrzeuge, sodass zum Transport des Abraums die Großraumwagen zum Einsatz kamen. Außerdem konnten mit Hilfe der Bergbau-Großgeräte keine Trucks oder Dumper beladen werden, so dass der Zugbe-

trieb die einzige Möglichkeit für den Transport der großen Massen war.

Die Areale, in die der Abraum gebracht werden musste, waren für Radfahrzeuge aufgrund des schwierigen Geländes nicht zugänglich. Die MBS erhielt zahlreiche freigewordene Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpark der MIBRAG bzw. der MBV. Die Werkbahnen übernahmen den Abraumtransport für die Böschungsbegradigungen und -abflachungen. Die Fahrzeuge und Gleise der Werkbahnen leisteten schließlich beim Rückbau des Netzes zwischen den Tagebauen und Veredlungsbetrieben selbst zuverlässig ihren Dienst.

Noch bis 1997 wurden Teile der Kohlenverbindungsbahnen für die Bergbausanierung genutzt. So kam beispielsweise bis zuletzt eine Zuggarnitur im Sanierungsbetrieb auf der Absetzerkippe des Tagebaus Witznitz regelmäßig zum Einsatz. Eine Netzanbindung bestand hier seit 1995 nicht mehr, sodass die MBS als Reserve zehn Elektroloks vom Typ EL 3 sowie einen Wagenpark, bestehend aus Abraumwagen und einigen Sonderfahrzeugen, vorhielt.

Mit der Stilllegung der Großgeräte ging auch die Grubenbahn außer Betrieb, wenn der Bandbetrieb nicht ohnehin schon vorher eingeführt worden war.



900 mm-Grubenlokomotiven der Bauart EL 3 warten auf einem Lokfriedhof nahe der Tagesanlagen Kahnsdorf des Tagebaus Witznitz II auf die Verschrottung, 1996



Zeit der Lokfriedhöfe und Rückbauzüge

Das über Jahrzehnte gewachsene Netz der Werkbahnen des Braunkohlenbergbaus, bestehend aus Grubenbahnen für den Abraum- und Kohlentransport, Kohlenverbindungs- und -fernbahnen, verlor in den Jahren nach 1989 mit dem Einbruch der ostdeutschen Kohlenindustrie nach und nach seine Bedeutung und wurde schrittweise zurückgebaut. Nach dem Abschluss des Transportes von Sanierungsabraum verlor die Mehrzahl der Loks und Wagen endgültig ihre Funktion.

Mit der Stilllegung der meisten Tagebaue, Brikettfabriken und Kraftwerke im Revier hatte das umfangreiche Netz der Werkbahnen ausgedient. Der Großteil des „rollenden Materials“, wie Loks, Kohlen- und Abraumwagen, Gleisrückmaschinen, Kippenpflüge und eine große Anzahl anderer Schienenfahrzeuge, wurde nicht mehr benötigt. Mit der Schließung der Bergbaubetriebe begann die Demontage der nicht mehr betriebsnotwendigen Strecken.

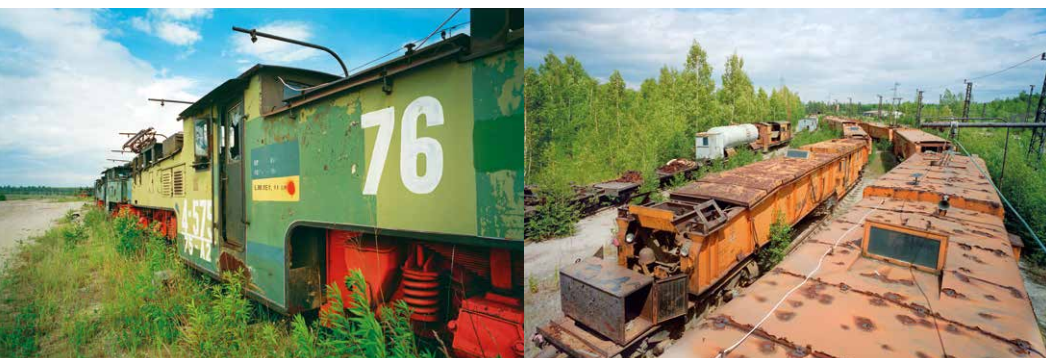
Fahrten zur Überführung von Loks und Wagen zu den Schrottplätzen und so genannte Rückbauzüge, mit deren Hilfe die Gleise per Kran demontiert wurden, waren noch bis Ende 1996 sporadisch im Werkbahnnetz unterwegs. Im Südraum Leipzig führten fast alle dieser Überführungs-

fahrten zum Schrottplatz nahe dem Stellwerk 8 südöstlich der Tagesanlagen des stillgelegten Tagebaus Witznitz II. Die Stellwerke der Werkbahn waren zu dieser Zeit bereits außer Betrieb genommen, daher wurden die Züge per „Handbetrieb“ gefahren, d. h. mit mündlicher Rückmeldung. Die für den Betrieb noch notwendigen Weichen fungierten ebenfalls im Handbetrieb. Der Rückbau des Schmalspurnetzes umfasste sowohl hunderte Kilometer von Gleisen als auch den Abbruch bzw. die Demontage zahlreicher Anlagen und Bauwerke wie Brücken, Stellwerke, Tunnel, Schranken, Signalanlagen oder Oberleitungen. Parallel dazu kam es zur Demontage des Normalspurnetzes, von dem jedoch ein Teil für den noch in Betrieb befindlichen Tagebau Profen erhalten blieb.

Für die Verschrottung der Fahrzeuge richtete man Sammelplätze ein. Hier wurden – Puffer an Puffer – Elektroloks, Abraum- und Kohlenwagen und andere Schienenfahrzeuge abgestellt und Stück für Stück per Schweißbrenner zerlegt. Ein großes seitlich auf die Loks aufgespritztes „A“ bzw. ein roter Punkt stand für „ausgemustert“. Der einst stolze Fuhrpark der Kohlenbahnen erwies als begehrtes Altmetall seinen letzten Dienst.

Die größten derartigen Sammelplätze lagen südlich von Leipzig bei Kahnsdorf und am ehemaligen Stellwerk 6 bei Heuersdorf. Während die MBS den Transport der verschrottungsreifen Fahrzeuge übernahm, erfolgte deren Demontage und Aufbereitung meist durch Dritte.

Aufträge in der Braunkohlesanierung wurden marktüblich ausgeschrieben und an verschiedene, meist aus der Region stammende Unternehmen vergeben. Diese bewältigten den Rückbau der Strecken mit eigener Technik. Die eingesetzten Anlagen und Geräte stammten oft aus alten Beständen von MIBRAG und der MBV. Trägerin der Sanierungsprojekte war bis 1993 die MBV, ab 1994 die LMBV.



Fahrsteiger am Verschrottplatz im Tagebau Schleenhain vor den Resten der 900 mm-Grubenlokomotive EL 3, 1996

Ausgemusterte 900 mm-Grubenlokomotive EL 3 auf dem Lokfriedhof auf den Tagesanlagen Kahnsdorf, 1996

Zur Verschrottung abgestellte 900 mm-Gleisrückmaschinen nahe der Tagesanlagen des Tagebaus Schleenhain, 1996

Werkbahnhof der MUEG in Lochau, 2016



Aktive Werkbahnen

Um die Kohle aus dem aktiven MIBRAG-Tagebau Profen abtransportieren zu können, wurde neben den Bandanlagen auch ein Teil des Werkbahnnetzes erhalten und modernisiert. Dieses Netz ist nicht nur eines der letzten Betriebsbahnen in Ostdeutschland, sondern auch der verbliebene Rest der einst weitreichenden Werkbahnstrecken des mitteldeutschen Braunkohlenbergbaus und das einzige noch existierende Normalspurnetz im mitteldeutschen Revier.

Der Umbruch in der ostdeutschen Braunkohlenindustrie ab 1990 führte im mitteldeutschen Revier zu neuen Schwerpunktsetzungen im Tagebaubetrieb. Die Tagebaue Profen und Vereinigtes Schleenhain wurden zu den Hauptversorgern der Kraftwerke und anderer Abnehmer in der Region. Dies hatte auch Konsequenzen für den Kohlenumschlag und -transport. Heute erfolgt die Abraum- und Kohlenbewegung innerhalb des Tagebaus Profen ausschließlich über Förderbänder. Die Kohle wird zu dem nördlich des Baufeldes Schwerzau bis 1995 errichteten Kohlenmisch- und -Stapelplatz (KMS) bewegt, hier sortiert bzw. gemischt, und erst außerhalb des Tagebaus in die Kohlenzüge verladen. Das im Jahr 1994 errichtete MIBRAG-Kraftwerk Wühlitz ist ebenfalls an das Werkbahnnetz angeschlossen und kann so per Bahn mit Kohle versorgt werden.

Nach Fertigstellung des KMS erreichte am 13. September 1995 eine erste Lieferung des Brennstoffs das Kraftwerk per Bahn über den neuen Gleisanschluss. Nur wenige Tage später fuhr in Anwesenheit von Vertretern der Landesregierung Sachsen-Anhalts und der beteiligten Unternehmen der erste offizielle Kohlenzug zum 1995 in Betrieb genommenen Kraftwerk Schkopau. Die Deutsche Bahn AG schaffte eigens für diesen Pendelzugverkehr 166 Selbstentladewagen vom Waggonbau Niesky an. Bis zu 35.000 Tonnen Kohle täglich und damit etwa zehn Millionen Tonnen jährlich werden vom KMS Profen per Bahn abgefahren. Die kontinuierlichen Kohlenlieferungen an das Kraftwerk Schkopau sind ein wichtiger Garant für den Betrieb des Tagebaus Profen und damit des Werkbahnnetzes.

Auf einer alten Kohlenbahntrasse transportiert die Mitteldeutsche Umwelt- und Entsorgungsgesellschaft mbH (MUEG) Asche und Gips aus der Entschwefelungsanlage des Kraftwerks Schkopau zum ehemaligen Tagebau Lochau. Mit den Reststoffen aus dem Kraftwerk wird dessen Restloch vollständig verfüllt. Der Anschlussbahnhof Profen hat dagegen im Vergleich zur Situation in den 1980er Jahren an Bedeutung verloren. Mit der Umstellung der städtischen Kraftwerke auf andere Energieträger entfielen die Kohlenpendelzüge nach Gera. Vorübergehend kam zunächst das früher aus dem Bornaer Revier versorgte Kraftwerk Mumsdorf als Abnehmer hinzu. Mit der Stilllegung des Werkes endete jedoch 2013 der Pendelverkehr. Die Regiobahn Bitterfeld-Berlin, betrieben durch Connex/Veolia, löste die DB Cargo bzw. Railion der Deutsche Bahn AG als vertraglich beauftragter Transporteur ab.

Regelmäßige Transporte erfolgen auch nach Chemnitz, dessen Stadtwerke seit 2010 wieder Kunde von MIBRAG sind. Dazu kommen regelmäßige Kohlenzüge zum Weitertransport nach Dessau, die in Profen übergeben werden.

Eine weitere Strecke des ehemaligen Werkbahnnetzes, die Anschlussbahn Espenhain, wird durch die Anschlussbahn- und Servicegesellschaft Pressnitztalbahn betrieben. Das Unternehmen bietet auf alten Gleisen moderne Servicedienstleistungen, unter anderem Rangierdienste, Zugbildungen, Abstellmöglichkeiten sowie Be- und Entladestellen.



Kohlenzug mit Grubenlokomotive EL 2 bei der Beladung auf dem eben in Betrieb genommenen Kohlenmisch- und -stapelplatz Profen, 1995

Rangierlok der Pressnitztalbahn Gesellschaft in Espenhain, 2014

Werkbahnhof der MUEG am Restloch Lochau, 2016

Fahrt mit der Museumsbahn von
Regis nach Breitingen, 2016



Zeitzeugen der Werkbahngeschichte

An die einstigen Dimensionen des Werkbahnnetzes im mitteldeutschen Revier erinnert heute nicht mehr viel. Lediglich einige Brücken und Bahndämme lassen die Streckenführung der alten Gleistrassen erahnen. Auch die langen Züge mit den markanten grünen EL 2- und EL 3-Loks sind in der Region kaum noch zu sehen. Hier und da kann man die spannende Geschichte noch aufspüren, wie zum Beispiel auf der „Straße der Braunkohle“

Eine Besonderheit im mitteldeutschen Revier ist ein 15 Kilometer langes Teilstück der ehemaligen Kammerforst- und Schnaudertalbahnen des BKW Regis, das bei Meuselwitz erhalten werden konnte. Heute verkehrt dort an Wochenenden und Feiertagen zwischen Regis-Breitingen und Meuselwitz eine kleine Touristenbahn, betrieben durch den Verein Kohlebahnen e. V. An einer der Endstationen, dem Kulturbahnhof Meuselwitz, stehen neben drei Dieselloks vom Typ V10C und einer 70-Tonnen-E-Lok auch diverse Wagen, die als technisches Denkmal zu besichtigen sind.

Einzelne Relikte der Werkbahngeschichte findet man an vielen Stellen im Revier. An der Bitterfelder Wasserfront am Ufer des Großen Goitzschesees befindet sich in

Nachbarschaft zur Biermann'schen Villa ein kleines Freiluftmuseum zum ehemaligen Tagebau, das unter anderem auch eine elektrische Grubenlok der Baureihe EL 2 beherbergt. Auf dem Gelände der MIBRAG-Werkstatt Profen ist ein Pflugrücker zu bestaunen. Im Ort Profen sind außerdem eine EL 3 und eine normalspurige Dampfspeicherlok vom Typ FLC aufgestellt.

Eine weitere Lok des Typs EL 2 und eine FLC-Dampfspeicherlok stehen auf dem Areal des früheren Braunkohlenwerks, dem heutigen Industriepark Espenhain. Auf dem Besucherparkplatz der Diskothek CULT, die in der Hülle der alten Brikettfabrik Neukirchen untergekommen ist, findet man eine alte Dampfspeicherlok.

Neben Großgeräten zeigt der in die Europäische Route der Industriekultur eingebundene Bergbau-Technik-Park am Markkleeberger See ebenfalls noch umfangreiches rollendes Material, wie eine E-Lok, Abraum- und Kohlenwagen. Eine Grubenlokomotive EL 3 ist auf dem Werkgelände von Geweniger Recycling in Meuselwitz zu sehen. Ein kurzer Zug, bestehend aus einer Grubenlok, einem Kohlen- und einem Abraumwagen, erinnert auf den neuen Tagesanlagen des Tagebaus Schleenhain an die Bergbauhistorie.

Auf den ehemaligen Trassen der Kohlenverbindungsbahnen sind an einigen Stellen Radwege angelegt worden. Der kurze und dennoch schön gelegene Bahntrassenradweg vom Großkaynaer See nach Roßbach führt durch die Landschaft des renaturierten Braunkohlentagebaus. Seit Herbst 2012 ist die alte Grubenbahn von Weißenfels bis Tagewerben per Rad zu befahren und auch bei Edderitz südwestlich von Köthen gibt es einen schönen Bahntrassenradweg über die Felder. Anfang der 1990er Jahre waren die Gleise zurückgebaut worden.

1993 ist im mitteldeutschen Revier der Prototyp eines Schienenbusses hergestellt worden. Der für den Personentransport konzipierter Doppelstockzug, der zwischenzeitlich in Ferropolis stand, fährt heute im Dienste der Wörlitzer Eisenbahn von Dessau nach Wörlitz.



Doppelstockschienenbus „Alfred“ im Hauptbahnhof Dessau, 2009

Musealer Kohlenzug in Schleenhain, 2016

Traditionslok im historischen Bahnhof Meuselwitz, 2016

Glossar

Abraum Zwischen Erdoberfläche und Lagerstätte liegende Erdschichten

Absetzer Großgerät, das im Braunkohlentagebau zum Verkippen von Abraum in den ausgekohlten Teil des Tagebaus oder auf Außenkippen und Halden eingesetzt wird

Anschlussbahn Meist nicht oder beschränkt öffentliche Eisenbahn, in der Regel zu einem eigenständigen Eisenbahnunternehmen gehörig, die unmittelbar an das Gleisnetz einer öffentlichen Bahn anschließt

Bagger-Zug-Betrieb Abtransport von Abraum bzw. Kohle vom Bagger in der Grube bis zur Verkippsstelle bzw. zum Veredlungsbetrieb per Zug

Birkpflug Im Tagebau eingesetztes Schienenfahrzeug zum Bereinigen der Gleise nach Bauarbeiten in der Grube oder auf der Kippe; nach Erfinder Franz Birk benannt

Dampfspeicherlok, auch **feuerlose Lokomotive**, spezielle Bauform einer Dampflokomotive, die ihre Antriebsenergie aus überhitztem Wasser bezieht; im Bereich der Veredlungsanlagen eingesetzt, um Funkenflug und damit Feuergefahr zu vermeiden

Flöz Bodenschicht, die einen nutzbaren Rohstoff enthält, z. B. Braunkohle oder Kali
FLC Bauart einer Dampfspeicherlokomotive, wobei "FL" für "feuerlos" und "C" für die Bauart steht

Gleiskörper Schienenstränge, Schwellen und Gleisbett

Gleisoberbau Gleis und Gleisbett (Schotterbett)

Gleisunterbau Dämme, An- und Einschnitte sowie Brücken, mit denen Unebenheiten des Geländes ausgeglichen werden

Großraumförderung Abraum- oder Kohlenförderung mit Wagen mit großer Ladekapazität (ab 55 m³)

Grubenbahn Bahnanlagen, welche im Bergbau über wie unter Tage zum Abtransport von Erz, Kohle und Abraum sowie zum Transport der Bergleute verwendet werden

Kettenbahn Schienengebundenes Transportmittel im Tagebau, bei dem die Wagen mittels einer Kette von einer stationären Antriebsstation gezogen werden

Kohlenbahn Eisenbahnstrecke, die der Verbindung eines Kohlenbergwerkes mit dem öffentlichen Eisenbahnnetz oder direkten Abnehmern dient

Normalspur Spurweite von 1.435 mm

Rollendes Material Oberbegriff für alle Fahrzeuge der Eisenbahn (Lokomotiven, Triebwagen, Wagen und Spezialfahrzeuge)

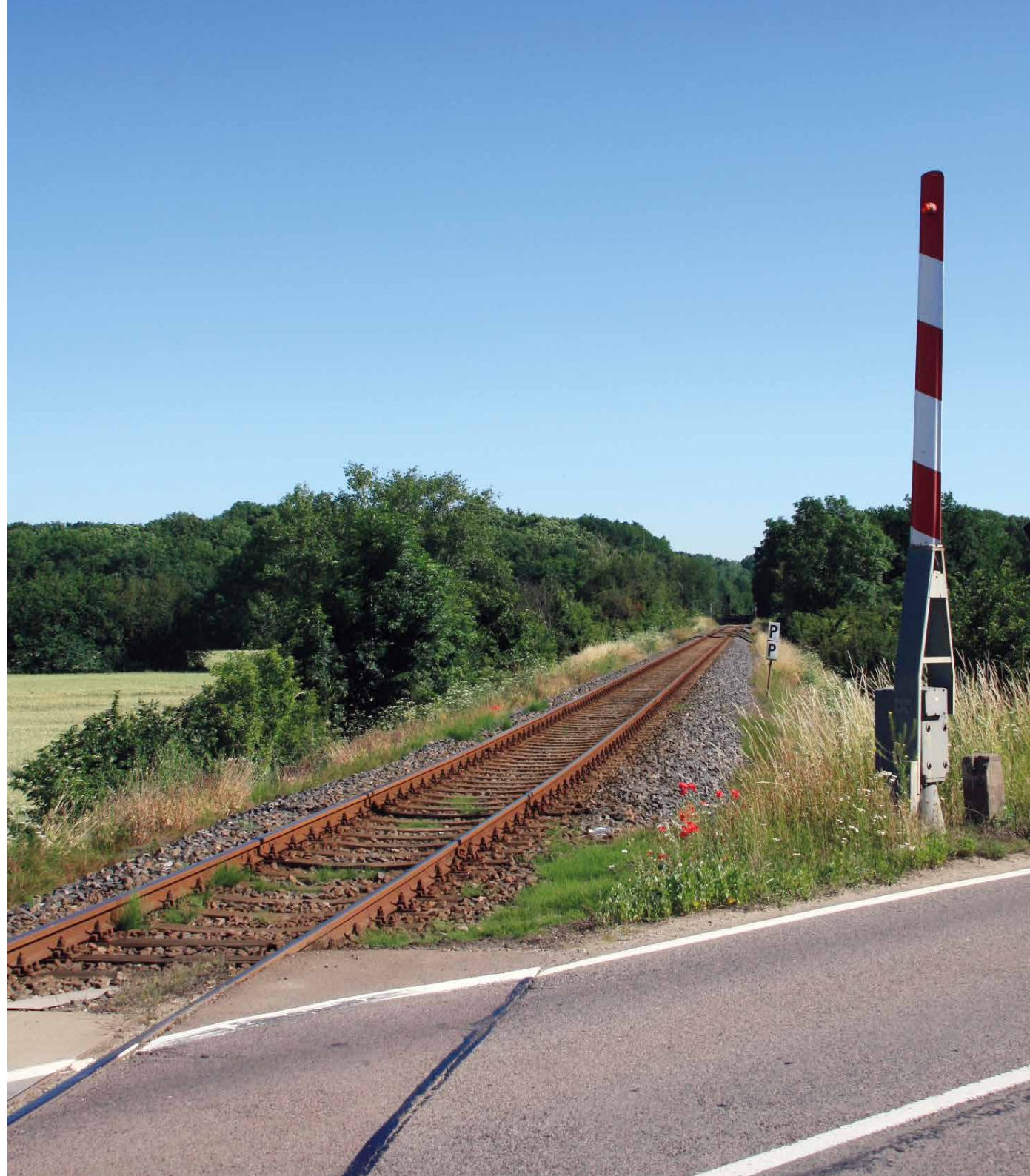
Schmalspur Bahn, deren Spurweite kleiner als die Normalspur ist; z. B. 900 mm

Seitenfahrlleitung Seitlich oberhalb der Fahrstrecke montierte Fahrlleitung; vor allem im Grubenbetrieb im Tagebau im Einsatz

Spülkippe Einspülen von Kohlenstaub, Ascheresten oder Sanden mit Wasser in ein Tagebaurestloch

Strosse Arbeitsebene, auf der Gewinnungs- und Verkippsgeräte in Verbindung mit den ihnen zugeordneten Fördermitteln (z. B. Bandstraßen) arbeiten

Werkbahn Auf einem Werkgelände (bspw. Fabrik- oder Bergbaugelände) befindliche Eisenbahn, die der Erfüllung betriebsinterner Transportaufgaben und ggf. auch als Anschlussbahn dient



Impressum

Herausgeber:

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH
Unternehmenskommunikation
(verantw. Dr. Uwe Steinhuber)
Knappenstraße 1, 01968 Senftenberg
Telefon: +49 3573 84-4302, Telefax: +49 3573 84-4610
www.lmbv.de

Konzept, Text, Realisierung, Aktualisierung: LMBV,
andreas kadler • post-mining & brownfields consulting
Redaktion: Marcus Blanke (agreement werbeagentur gmbh)
Gestaltung und Satz: agreement werbeagentur gmbh
Grundgestaltung: wallat & knauth

Diese Schriftenreihe wurde im Rahmen der Braunkohle-
sanierung durch den Bund und die Braunkohlenländer
mitfinanziert.

Mit freundlicher Unterstützung: Prof. Dr. Andreas Berk-
ner (Regionaler Planungsverband Leipzig-West-sachsen),
Traditionsverein Bitterfelder Bergleute e.V., Adolf Hampl,
Klaus-Dieter Rode, Gabriele Schmidt (IHU GmbH, NL Halle-
Merseburg)

Fotos: LMBV, Christian Bedeschinski, Bergbau-Technik-
Park e.V., Prof. Dr. Andreas Berkner, BKK Bitterfeld/Archiv
VBN Verlag Bernd Neddermeyer GmbH, Archiv Peter
Colditz, PRESS/pressnitztalbahn.com, Roland Engelmann,
Heimatverein „Zeit-Weißenfelser-Braunkohlenrevier“ e.V.
(Bergbaumuseum Deuben), Heinrich Kirchoff, Bernd
Neddermeyer, M_H.DE/Wikipedia, Archiv MIBRAG,
Peter Radke, Archiv Arno Schmidt, Thomas Roth,
Ilka Sedlacek

Dezember 2016

Wandlungen und Perspektiven

In dieser Reihe sind bereits erschienen:

Lausitzer Braunkohlenrevier

- 01 Schlabendorf/Seese ****
- 02 Greifenhain/Gräbendorf ***
- 03 Sedlitz/Skado/Koschen ***
- 04 Kleinleipisch/Klettwitz/Klettwitz-Nord ***
- 05 Plessa/Lauchhammer/Schwarzheide ***
- 06 Tröbitz/Domsdorf ***
- 07 Spreetal/Bluno ***
- 08 Scheibe/Burghammer ***
- 09 Lohsa/Dreiweibern ***
- 10 Meuro ***
- 11 Erika/Laubusch ***
- 12 Bärwalde ***
- 13 Berzdorf ***
- 14 Meuro-Süd ***
- 15 Welzow-Süd/Jänschwalde/Cottbus-Nord ***
- 16 Trebendorfer Felder/Nochten/Reichwalde ***
- 17 Werminghoff/Knappenrode ***
- 18 Braunkohlenveredlung in der Lausitz (I)**
- 19 Braunkohlenveredlung in der Lausitz (II)**
- 20 Schlabendorf**
- 21 Seese**
- 22 Annahütte/Poley**
- 23 Heide/Zeißholz**
- 24 Niemtsch**
- 25 Werkbahnen im Lausitzer Braunkohlenbergbau**
- 26 Instandhaltung im Lausitzer Braunkohlenbergbau**

* 2. aktualisierte Auflage, ** vergriffen, neu: Hefte 20 und 21

Bild (Seite 28): Strecke der ehem. Werkbahn nach Lochau und Bruckdorf, 2016

Titelbild links: Brikettfabrik Marie am Bahnhof Deuben, 1941

Titelbild rechts: 900 mm-Abraumzug am letzten Tag des Grubenbahnbetriebs im Tagebau Schleenhain, 1996

Hintere Umschlagseite: Beladener Kohlenzug auf der Kohlenverbindungsbahn vom Kohlenmisch- und -stapelplatz zum Kraftwerk Wähilitz, 1996

Die unterschiedliche Schreibweise von Ortsbezeichnungen in Karten und Texten resultiert aus der Nutzung unterschiedlicher Quellen, die hier jeweils korrekt wiedergegeben werden. Die vorliegende Dokumentation wurde nach bestem Wissen und Gewissen recherchiert und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Der Inhalt dieser Broschüre ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche Vervielfältigung, Verbreitung, Nachnutzung oder sonstige gewerbliche Nutzung ohne Zustimmung der LMBV sind untersagt. Die Dokumentation wird unentgeltlich im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ausgegeben.

Mitteldeutsches Braunkohlenrevier

- 01 Holzweißig/Goitsche/Rösa ***
- 02 Espenhain ***
- 03 Geiseltal**
- 04 Böhlen/Zwenkau/Cospuden ***
- 05 Wasserlandschaft im Leipziger Neuseenland ***
- 06 Golpa-Nord/Gröbern**
- 07 Borna-Ost/Bockwitz**
- 08 Witznitz II**
- 09 Haselbach/Schleenhain**
- 10 Braunkohlenveredlung in Mitteldeutschland (I)**
- 11 Braunkohlenveredlung in Mitteldeutschland (II)**
- 12 Peres**
- 13 Delitzsch-Südwest/Breitenfeld**
- 14 Wulfersdorf**
- 15 Halle/Merseburg**
- 16 Altenburg/Meuselwitz**
- 17 Nachterstedt/Königsau**
- 18 Zeitz/Weißenfels**
- 19 Profen**
- 20 Werkbahnen im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau**
- 21 Instandhaltung im mitteldeutschen Braunkohlenbergbau**

* 2. aktualisierte Auflage





LMBV

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH
Knappenstraße 1
01968 Senftenberg

www.lmbv.de