

Freiberg

Chemnitz

Dresden

Berthelsdorf (Gemeinde Weißenborn)

Berthelsdorf Ort

Lichtenberg (Erzgebirge)

Mulda (Sachs.)

Nassau (Stadt Frauenstein)

Clausnitz

Bienenmühle

Rechenberg – Schule

Rechenberg

Holzhau Skilift

Holzhau

Hermsdorf-Rehefeld

Moldava v Krušných horách

Mikulov – Nové Město

Mikulov v Krušných horách

Dubí

Střelná v Krušných horách (Košťany)

Hrob

Horní Háj (Háj u Duchcova)

Osek město

Lom u Mostu zast.

Litvínov

Louka u Litvínova

Teplice

Litvínov město

Most – Minerva

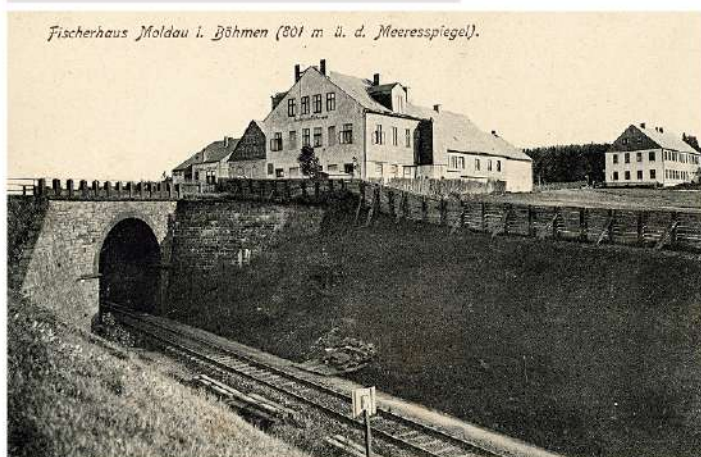
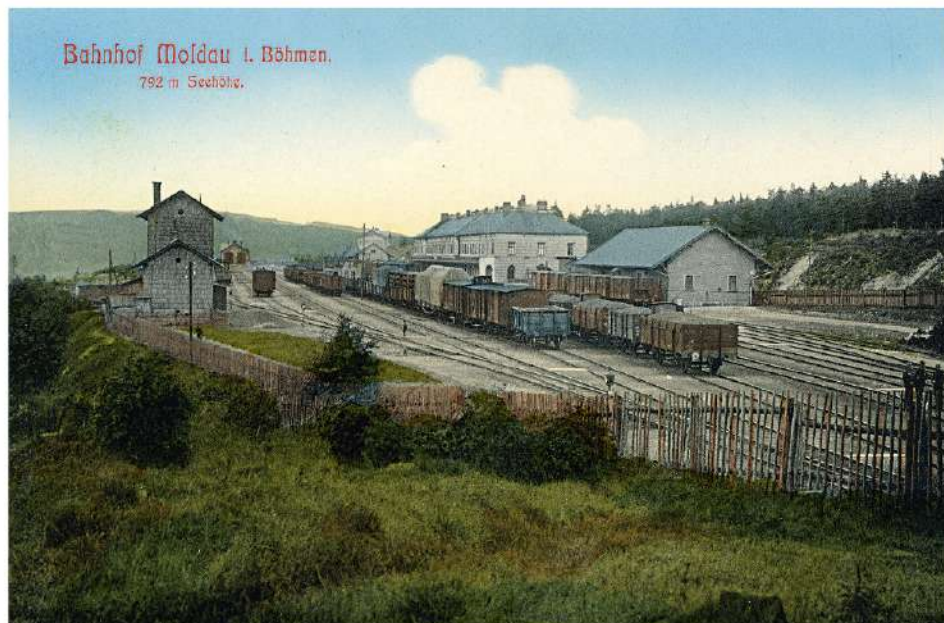
Most – Kopisty

Most

Kurze Übersicht über die Geschichte der deutsch-tschechischen Initiativen für den Lückenschluss der Freiburger Eisenbahn mit der Moldauer Bahn (Teplitzer Semmering)

1885

Die Bahn wurde offiziell am 18. Mai 1885 grenzüberschreitend in Betrieb genommen. Der Hauptgrund für ihren Bau war der Transport der Braunkohle aus dem böhmischen Becken nach Sachsen, sowie Güter aus dem Hamburger Hafen nach Böhmen. Aber von Anfang an wurde sie auch für die Personenbeförderung genutzt und unterstützte so den aufkommenden Tourismus beiderseits der Grenze.



1945

Ein schicksalhafter Tag für die Moldauer-Freiburger Bahn war der 7. Mai 1945 mit der Sprengung der Viadukte in Mikulov/Niklasberg (Böhmen) und Lichtenberg (Sachsen). Obwohl beide Viadukte kurzfristig wiederhergestellt wurden, ist der grenzüberschreitende Verkehr bis heute noch nicht wieder aufgenommen.





1950er Jahre

In der ersten Hälfte der 1950er Jahre wurde der Eiserner Vorhang entlang der Grenze zwischen der Tschechoslowakei und der DDR errichtet. In diesem Zusammenhang wurden auch die Gleise über die Staatsgrenze hinweg abgebaut. In der zweiten Hälfte der 1950er Jahre gab es erste Bestrebungen, den grenzüberschreitenden Verkehr als alternative Verbindung sowie zur Entlastung der Hauptstrecke Dčřfn – Dresden wiederherzustellen.



1970er Jahre

Die Verkehrsstrategie der DDR legte in den 1960er Jahren den Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung auf die Straße.

Durch die Deutschen Reichsbahn wurde die entschieden, dass der Bahnabschnitt zwischen Holzhaus und Hermsdorf-Rehefeld stillgelegt werden soll. Am Sonntag, dem 6. Februar 1972, um 15:14 Uhr wurde der letzte Zug abgefertigt. Nachträglich wurden die Gleise in diesem Abschnitt abgebaut.



1980er

Jahre

In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre erwog der Bezirksnationalausschuss Teplice in seinen Entwicklungsplänen die Wiederherstellung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs als Alternative zum überlasteten Straßen-Grenzübergang Cínovec/Zinnwald.

1990er

Jahre

Mit dem Enthusiasmus nach der Wende, kamen Anfang der 1990er weitere Vorschläge zur Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs. Der Erhalt des Betriebs auf den beiden getrennten Linien selbst war jedoch vorrangig. In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre gelang es der tschechischen Seite, die Einstellung des Betriebs abzuwenden. Die schlimmsten Streckenabschnitte wurden rekonstruiert, und 1998 wurde die Strecke von Louka bei Litvínov nach Moldava zum Kulturdenkmal der Tschechischen Republik erklärt.

2000

Im Jahr 2000 drohte aufgrund des schlechten Streckenzustandes auch die Schließung des Abschnittes Freiberg – Holzgau. Mit der Übernahme der Strecke durch die Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH konnte die Strecke gerettet werden.

2002

Die I. Machbarkeitsstudie zur Wiederherstellung der Bahnstrecke Holzgau – Moldava wurde 2002 mit der Auflage erstellt, diese bis 2009 zu überarbeiten.

2008

Eine gemeinsame Erklärung der Verkehrsministerien der Tschechischen Republik und des Freistaates Sachsen zur Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen wurde 2008 vorbereitet.

2009

Die II. Machbarkeitsstudie entstand 2009 als überarbeitete Version der Studie aus dem Jahr 2002. Mit dem Rücktritt der tschechischen Regierung und einer Anhäufung von wirtschaftlichen Problemen im Ergebnis der weltweiten Finanzkrise wurde jedoch im Jahr 2009 die Initiative für den Lückenschluss auf der Ebene der Ministerien gänzlich eingestellt.

2009

Im Februar 2009 trafen sich Tschechen und Deutsche zur Unterstützung des Lückenschlusses im ehemaligen Grenzbahnhof in Moldau im Rahmen des Projekts „Pro Bahn – pro Europa“.



2010

Der Landrat des Landkreises Mittelsachsen teilt 2010 mit, dass das Lückenschluss – Projekt auf Grund fehlender Finanzierung nicht umgesetzt werden kann.



2015

Mit den Feierlichkeiten im Jahr 2015 zum 130. Jubiläum der Eröffnung der grenzüberschreitenden Bahnlinie haben der Gedanke und die realen Aktivitäten eines Lückenschlusses neue Fahrt aufgenommen und die Anzahl der Befürworter dieses Zukunftsgedankens nahm ständig zu.



2017

Der Betrieb auf der Moldauer Bahn wurde aufgrund einer Dammsenkung bei Mikulov am 14. März 2017 eingestellt.

Die Erzgebirgs-Zeitung initiierte die Bildung einer informellen tschechischen Interessengruppe „Moldauer Bahn“ mit dem Ziel, den Verkehr auf der Strecke Most – Moldava weiter zu sichern.

Auf sächsischer Seite bildete sich gleichzeitig unter der Leitung des Landtagsabgeordneten Steve Johannes Ittershagen die Interessengemeinschaft „IG Muldentalbahn“ mit dem Ziel, die Einstellung des Betriebs auf der Strecke Freiberg – Holzgau nach Auslaufen des Vertrags mit dem Verkehrsunternehmen im Jahr 2019 zu verhindern.



2018

Am 15. März 2018 wurde in Dubí die I. Deutsch-Tschechische Konferenz zum Erhalt der Moldauer und Freiburger Eisenbahn und zur Überwindung der Lücke zwischen Holzgau und Moldava einberufen.

Und am 18. November 2018 fand in Moldava der I. offizielle symbolische Lückenschluss anlässlich der Wiederaufnahme des Betriebs auf dem Abschnitt Dubí – Moldava nach der Instandsetzung des Bahndammes statt.



2019

Am 21. Januar 2019 begann in Rechenberg-Bienenmühle die Zusammenarbeit zwischen der sächsischen Interessengemeinschaft „Freiberger Muldentalbahn“ und der tschechischen Interessengemeinschaft „Moldauer Bahn“.

Die II. Deutsch-Tschechische Konferenz zum Erhalt der Moldauer und Freiburger Eisenbahn und zum Lückenschluss zwischen Holzgau und Moldava fand dann am 15. März 2019 in Dubí statt.

Dabei kam es zu einem gemeinsamen Aufruf der Teilnehmer dieser deutsch-tschechischen Lückenschlusskonferenz zur Wiederbelebung der Erklärung von 2008.

Sachsens Verkehrsminister Martin Dulig versprach am 14. Juni 2019 in Prag die Erstellung einer neuen Machbarkeitsstudie für die Wiederherstellung der Eisenbahnstrecke Holzgau – Moldava.

Im September 2019 fand der II. offizielle symbolische Lückenschluss in Rechenberg-Bienenmühle statt.





2020

Ein Arbeitstreffen der sächsischen und tschechischen Interessengruppen mit Europaabgeordneten erfolgt am 3. Juli 2020 in Holzgau)

Dabei äußert der Europaabgeordnete Dr. Peter Jahr in Richtung sächsisches Verkehrsministerium: „Wir wollen kein Atomkraftwerk bauen, sondern nur eine Gleisanbindung von 8,3 km.“



2021

Der III. offizielle symbolische Lückenschluss findet am 25. – 27. Juni 2021 in Moldava statt.

Dabei sagt der Europaabgeordnete Tomáš Zdechovský (MđEP): „Die Grenzbrücke, auf der wir stehen, ist für das Projekt symbolisch. Und wenn wir hier auch noch vierzig- oder fünfzigmal stehen – dieses Vorhaben wird am Ende zweifellos gelingen.“



2022

Der IV. offizielle symbolische Lückenschluss fand am 25. Juni 2022 in Freiberg und Altzella und am 20. August 2022 in Osek unter der Schirmherrschaft der Montanregion Erzgebirge statt.

Darauf folgte am 29. November 2022 in Teplice die III. Deutsch-Tschechische Konferenz zum Erhalt der Moldauer und Freiburger Eisenbahn und zur Schließung der Lücke zwischen Holzgau und Moldava

Das sächsische Verkehrsministerium legte eine Machbarkeitsstudie vor, aus welcher hervorgeht: „Der Lückenschluss ist möglich, die Probleme sind lösbar“.



2024

Am 1. Januar 2024 wurde mit Unterstützung der Region Ústí nad Labem das deutsch-tschechische Projekt „Železnice spojuje! / Die Eisenbahn verbindet!“ gestartet.

Projektpartner sind das Regionalmuseum und die Galerie in Most, das Welterbe Montanregion Erzgebirge e. V. und die Montanregion Krušné hory – Erzgebirge.

Das Projekt im Rahmen des Programms Interreg Sachsen – Tschechien 2021–2027 unterstützt die Fortsetzung der Zusammenarbeit zwischen sächsischen und tschechischen Kommunen. Das betrifft die Region Ústí nad Labem, die sächsischen Landkreise und andere Institutionen, die seit 2018 gemeinsam an der Wiederverbindung der beiden Strecken arbeiten.

