

Die Linie 4 sorgte in letzter Zeit immer wieder für Gesprächsstoff. Dank des langfristigen Vertrags zwischen DVB, Großer Kreisstadt Radebeul und Landkreis Meißen ist nun gesichert, dass die Straßenbahn weiterhin zum Radebeuler Stadtbild gehören wird.

Die Geschichte der Straßenbahn in der Löbnitz begann im Jahr 1896, als vom Kammerschen Elektrizitätswerk im Löbnitzgrund die Initiative zur Gründung einer Straßenbahnlinie durch die Löbnitzorte ausging, die alsbald „Löbnitzbahn“ genannt wurde. Noch im gleichen Jahr wurde in Mickten, einer damals noch selbstständigen Gemeinde, mit dem Bau begonnen und zunächst die Straße durchgängig auf mindestens 10 m verbreitert. 1897 wurde ein Betriebsvertrag zwischen dem sächsischen Staat und der Dresdner Straßenbahn AG abgeschlossen. Diese Gesellschaft betrieb bereits die Linie Dresden-Postplatz nach Mickten in Normalspur. Dass man diese Spur nicht in Mickten fortsetzte, sondern zunächst eine schmalspurige Bahn baute, hatte einerseits Kostengründe. Andererseits plante die Gesellschaft außerhalb Dresdens ein schmalspuriges Überlandbahnnetz, das über Coswig und Weinböhla Anschluss an die Meißner Straßenbahn bringen sollte.



Sogar ein Abzweig in Zitzschewig nach Cossebaude mit einer Linie über die Naundorf-Niederwarthaer Brücke gehörte zu den nicht verwirklichten Plänen. Realisiert wurde in Abschnitten nur die Strecke bis Kötzschenbroda. Am 21. August 1899 wurde der erste Abschnitt bis zum „Weißen Roß“ eingeweiht, am 12. Oktober desselben Jahres die Strecke bis Kötzschenbroda. In der Gaststätte „Wettin-Haus“ befand sich damals zugleich die Wartehalle für die Fahrgäste. 1902 übernahm die Gemeinde Niederlöbnitz das Kraftwerk im Löbnitzgrund, das die Löbnitzbahn mit Strom versorgte. Im Jahr 1906 wurde das Nummernsystem der Dresdner Straßenbahn auf die Fahrzeuge der Löbnitzbahn ausgedehnt, die wegen ihrer etwas wackligen Fahrweise im Volksmund auch „Löbnitzschaukel“ genannt wurde. Entlang der Meißner Straße wurde die Löbnitzbahn 1922 bis Zitzschewig verlängert. Bis dorthin fuhr nun jede dritte Bahn, die anderen endeten weiterhin in Kötzschenbroda. Eine Gleisschleife gab es an beiden Endpunkten nicht. Der Triebwagen rangierte auf der Straße an das andere Ende des Beiwagens.



Wegen der ungünstigen Wirtschaftslage durch die Inflation wurde der Betrieb bis Zitzschewig zeitweilig eingestellt und auch auf der Strecke bis Kötzschenbroda nur noch im eingeschränkten Verkehr lediglich mit Triebwagen gefahren. Erst ab Weihnachten 1924 verkehrte die Löbnitzbahn wieder auf der gesamten Strecke.

Eine neue Etappe für die Löbnitzbahn begann im Jahr 1926, als die Dresdner-Überland-Verkehrs-Gesellschaft (Drüveg) zwischen Freistaat, Residenz Dresden und einigen Kommunen gegründet wurde. Sogar Meißen trat dieser Gesellschaft bei, weil eine Überlandstrecke Meißen-Pirna zu deren hochfliegenden Plänen gehörte.

Bildtexte: Bis 1930 musste man in Mickten von der schmalspurigen Löbnitzbahn (rechts) in die Normalspurbahn zum Postplatz (links) umsteigen.

Mitten auf der Meißner Straße endete bis zum Baubeginn der neuen Strecke übers Feld die Löbnitzbahn in Zitzschewig.