

HÖLLENTALBAHN UND STRECKE SELB-PLÖSSBERG / ASCH RASCH ÖFFNEN!

# Die Chance: Von Saalfeld und Bad Steben über Hof und Franzensbad bis nach Eger

VON HEINRICH GIEGOLD

Eben hat der Konzernbeauftragte der Deutschen Bahn AG in Bayern, Herrmann Graf von der Schulenburg, auf einer Konferenz der Friedrich-Ebert-Stiftung im Schloss Schneibitz bei Lichtenfels gesagt, bisher sei noch nicht entschieden worden, ob die Strecke Selb-Plößberg – Asch, nur 2,7 Kilometer lang, wieder aufgemacht werde. Die gleiche Haltung hatte die Deutsche Bahn eingenommen, bevor der Freistaat Sachsen sich entschloss, vorbildlich zu handeln: Er sanierte, auch mit Geldern des Landes, fast das ganze Eisenbahnnetz im Vogtland; kürzlich wurde sogar ein Vertrag zur Gesundung einiger Nebenstrecken im Erzgebirge unterzeichnet.

Nur so war es möglich, wieder Züge von Klingenthal nach Graslitz (Kraslice) in der Tschechischen Republik fahren zu lassen – allerdings erst, seit die Vogtlandbahn dort fährt. Als Klingenthal noch von der Deutschen Bahn AG „bedient“ wurde, wollte die von einem Brückenschlag nach Tschechien nichts wissen. Immerhin

sind auf der alt-neuen Strecke Auerbach – Klingenthal – Graslitz – Falkenau (Sokolow) in den ersten 14 Monaten ihres Betriebs schon 680.000 Fahrgäste befördert worden, was Udo Benker-Wienands, Vorsitzender der Bund-Naturschutz-Kreisgruppe Hof, „ermutigend“ nennt.

So gesehen, ziehen wir vor jedem Einzelnen der tausend Demonstranten den Hut, die am 18. November mit ihrem Protestmarsch auf Eisenbahnschienen

## Freistaat Sachsen handelt vorbildlich

förderten, die Strecke Selb-Plößberg – Asch neu zu öffnen. Sie alle haben, als deutsche und EU-Bürger gemeinsam mit ihren tschechischen Nachbarn, regionalpolitische Weitsicht bewiesen. Denn nur so wächst die Europäische Union vom Volk her heran, dem künftigen Souverän der Staatengemeinschaft. „Hirnirrig wäre es und ein Wahnsinn“, sagt der Landrat des Kreises Wunsiedel,

Dr. Peter Seißer, „diese Linie dauerhaft zu unterbrechen.“ Sein freies Wort unterstützen alle tschechischen Bürgermeister an der Strecke von Asch nach Eger, deren Sprecher, Dalibor Blažek, vom „Vorrang“ einer mitteleuropäischen Achse spricht.

Mit gutem Grund wird also unsere Region auch die von Dr. Klaus von Stetten von den Aktiven Bürgern in Selb wesentlich erarbeitete Resolution unterstützen: die geplante zweifache Unterbrechung(!) der Bahnlinie Selb-Plößberg – Asch zu verhindern und die dafür nötigen Brücken gleichzeitig mit dem Bau der bayerischen Staatsstraße 2179 bei Selb-Erkersreuth fertig zu stellen. Auch muss – von Stetten hat Recht – die Staatsregierung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft den Auftrag geben, die direkte Bahnverbindung zwischen Hof und Eger wieder herzustellen, was nur per Lückenschluss Selb-Plößberg – Asch möglich ist.

Hof – Eger besteht seit 1865; die Linie wurde bis zum Ende des Ersten Weltkrieges 1918 von der Königlich-Bayerischen Staatsbahn befahren. Ihr Streckenverlauf:

Hof – Oberkotzau – Wurlitz – Rehau – Schönwald – Selb-Plößberg – Asch – Haslau – Franzensbad – Eger. Am Ende des Zweiten Weltkrieges riss der Ost-West-Konflikt Gewachsenes auseinander; die Wunde kann nur mit der Schiene „Europa“ geheilt werden.

Warum mithin EU-Gelder für den Brückenbau, Richtung Bundesrepublik Deutschland, in Asch, nicht aber für den Brückenbau, Richtung Tschechien, in

## Wenn EU-Gelder für Asch, dann auch für Selb

Selb-Erkersreuth? Da möge doch der EU-Erweiterungskommissar Günter Verheugen, etliche Jahre oberfränkischer SPD-Bundestagsabgeordneter in Kulmbach, tätig werden. Was Asch gut tut, ist auch für Selb-Erkersreuth gut – ergo für unsere Region.

Und die restliche Finanzierung des Teilstückes Selb-Plößberg – Asch? Natürlich von Bayern! Wie lange das dauern wird? Das können

rasch geschehen, wenn der bayerische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu Bayern nicht als Greater Munich, das Größere München, sehen würde.

Denn hier, an Mitteldeutschlands und Mitteleuropas Nervensträngen, kommt noch mehr Lebenswichtiges für die Bürger und den Fortschritt ihrer Wirtschaft hinzu. Vor genau 100 Jahren, am 14. August 1901, läuteten Bayern und Preußen die Eisenbahn von Marxgrün im Bezirk Naila durch das wildromantische Hölleental ein, immer die Selbstitz entlang, nur 5,35 Kilometer bis nach Blankenstein in Thüringen, das damals preußisch war. Aber diese knapp fünfeneinhalb Kilometer hatten es in sich. Vor dem Zweiten Weltkrieg, bis 1939, verkehrten da bis zu 13 Zugpaare täglich, etliche durchgehend von Hof bis Saalfeld, von Saalfeld bis Hof.

Doch am 11. April 1945 war Schluss. Wieder musste unsere Heimat eine schwer wiegende Zechen bezahlen, als die amerikanischen Truppen am 1. Juli 1945 ganz Thüringen und das westliche Sachsen an die Rote Armee übergaben: Die bayerisch-thürin-

gische Landesgrenze erstarb zur Zonengrenze. Auf der Bahnbrücke in Bleichschmidtenhammer errichteten Sowjetsoldaten den Eisernen Vorhang.

Als er 45 Jahre später fiel, geschah die ruhigste und eindrucksvollste Fortsetzung der Politik mit ganz anderen Mitteln, wie sie der einstige Frankentage-Redakteur Günter Hértel beschrieb: Über der Grenze nimmt der Thüringer Wald jenes Spiel der Waldhügeligkeit wieder auf, die den Franken-

## Ferienparadies schafft neue Arbeitsplätze

stein wieder aufmachen, ihre Schienen neu verlegen! So schaffen wir mittelständische Arbeitsplätze, stärken die natürliche Struktur unserer Heimat. Die Bürger, ihre Politiker, ihre Wirtschaft, die Repräsentanten unserer Kultur mögen zusammenstehen und durchsetzen, was längst des Durchsetzens wert geworden ist: die direkte Bahnstrecke von Saalfeld, der Stadt der Feengrotten und der Thüringer Sängerknaben, nach Blankenstein wieder durch das Hölleental über Lichtenberg nach Marxgrün, dort „Flügelung“ des Zuges nach Bad Steben, der andere Teil fährt über Naila weiter nach Hof. Über Rehau, Selb-Plößberg dann nach Asch, Franzensbad und Eger. Von da nach Marienbad und Karlsbad. Das ist der Schienenweg von Thüringen über Franken, auch über das Vogtland, nach Böhmen. Und vom anderen Ende her nach Franken und Thüringen.

Eine mitteldeutsche, mitteleuropäische, eine Chance der EU. Unsere Landschaft ein Segen für die Menschen, wenn noch Zuliefererparcs zum Nutzen der Industrie entstehen.