

3/2005 MÄRZ

www.eisenbahn-kurier.de

Nr. 390

€ [I] 8,70

€ [NL] 8,60

€ [A] 7,85

sfr 14,80

€ 7,50

€ [F] 9,00

€ [FIN] 10,75

€ [LUX] 7,50

nok 100,00

dkk 79,00

sek 85,00

E 3288



EISENBAHN KURIER



MESSE NÜRNBERG



2005



MESSE NÜRNBERG

3/2005 MÄRZ

EISENBAHN KURIER

Licht und Schatten im Thüringer Oberland



Ein Bild aus besseren Tagen: Am 3. Juni 1994 haben 220 274 und 220 322 vor einem schweren Holzzug nach Ebersdorf-Friesau den Kirchbergtunnel in Ziegerück passiert. Seit dem 24. Mai 1998 verkehren hier keine Züge mehr und mittlerweile ist die Strecke stillgelegt. Ob es hier je wieder Zugverkehr geben wird? (Aufn.: Mathias Buchner)

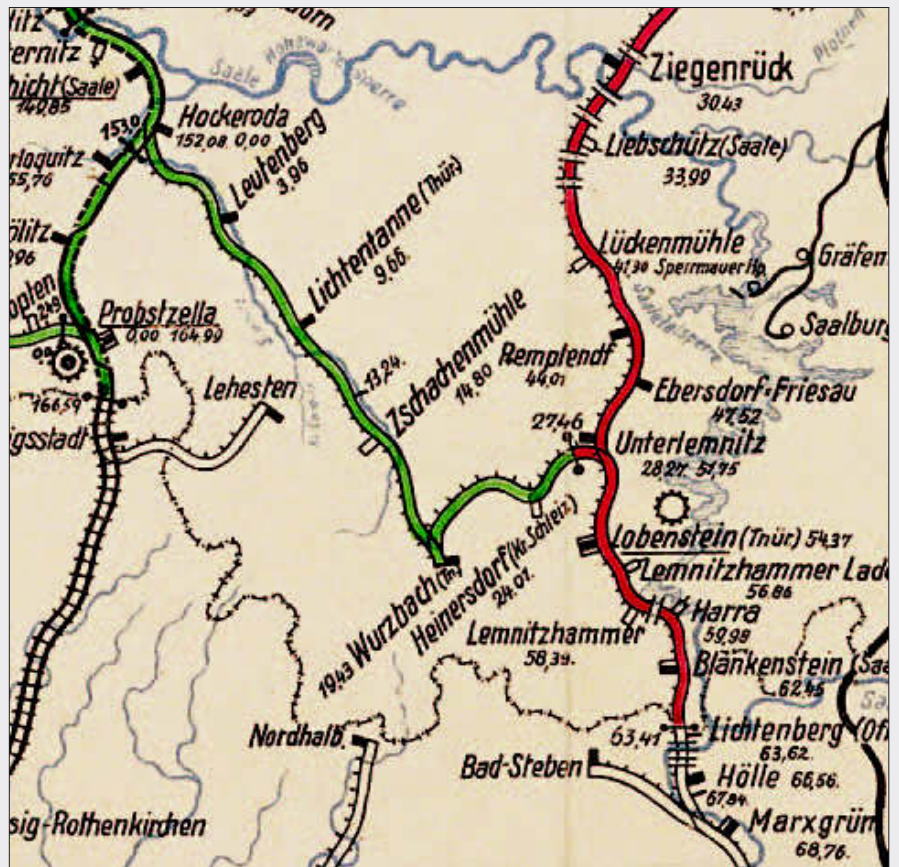
Unten: Streckenkarte der RBD Erfurt (1950) mit den Oberlandstrecken und der unterbrochenen Verbindung nach Marxgrün. Die rot gekennzeichnete Strecke führt nach Triptis.

Die landschaftlich reizvollen Nebenstrecken des Thüringer Oberlandes von Triptis und Saalfeld nach Blankenstein (Saale) gehören seit Jahren zu den gern besuchten Reisezielen vieler Eisenbahnfreunde. Der überraschende Einsatz der MEG-228, die Bemühungen um die Reaktivierung der seit 1945 unterbrochenen Verbindung zwischen Blankenstein (Saale) und Marxgrün für die expandierende Holzindustrie Thüringens und die erst jüngst vollzogene Streckenstilllegung zwischen Triptis und Ebersdorf-Friesau haben die Region erneut in den Blickpunkt des Interesses gerückt.

Seit der Wiedervereinigung wird über einen Lückenschluss der seit dem 3. Juli 1945 unterbrochenen Strecke Blankenstein (Saale) – Marxgrün (Strecke Hof – Bad Steben) diskutiert. Die in Oberfranken liegende Reststrecke zwischen Lichtenberg (Ofr) an der ehemaligen innerdeutschen Grenze und dem früheren Abzweighbahnhof Marxgrün an der heutigen KBS 857 wurde 1971 stillgelegt (der Restverkehr zur Ladestelle Wiede wurde 1987 eingestellt), aber nicht entwidmet.

Gute Gründe für einen Lückenschluss

Bereits Ende der neunziger Jahre beschäftigte der immer wieder diskutierte Lückenschluss die Freistaaten Bayern und Thüringen. Ein Gutachten im



Die Oberland-Strecken

Triptis – Unterlemnitz – Marxgrün

Die Preußische Staatsbahn eröffnete die 68,77 km lange Nebenbahn zwischen 1895 und 1901. Nach Gründung der Reichsbahn gehörte die Strecke zur RBD Erfurt und wurde mit der Zonengrenzziehung am 3. Juli 1945 zwischen Blankenstein (Saale) und Lichtenberg (Ofr) unterbrochen. Auf oberfränkischer Seite endete 1971 der planmäßige Güterverkehr, die Reststrecke wurde stillgelegt, aber nicht entwidmet. Der SPNV auf der KBS 556 Triptis – Lobenstein wurde am 24. Mai 1998 abbestellt, der Güterverkehr infolge des Oberbauzustandes ebenfalls eingestellt. Seitdem war die Strecke von km 0,5 bis zur Anschlussstelle Umspannwerk Remptendorf (km 42,8) wegen des Oberbauzustandes vorübergehend gesperrt. Die Teilstrecke Unterlemnitz – Ebersdorf-Friesau wird noch im Güterverkehr betrieben. Nach Genehmigung durch das EBA legte DB Netz am 1. Januar 2005 den Restabschnitt Triptis – Ebersdorf-Friesau still. Der Abschnitt Unterlemnitz – Blankenstein (Saale) gehört heute zur KBS 557.

Hockeroda – Unterlemnitz (KBS 557)

Eröffnung der 28,27 km langen Strecke in den Jahren 1907/1908 zwischen Hockeroda (Strecke Saalfeld – Probstzella) und Unterlemnitz (Strecke Triptis – Marxgrün) durch die Preußische Staatseisenbahn. Betriebliche Besonderheit ist die Spitzkehre im Bahnhof Wurzbach. Die Strecke wurde in den letzten Jahren von der DB für den schweren Güterverkehr saniert.

Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) unterstützte schon 1999 die Reaktivierung der Strecke für den Güterverkehr. Die BEG beurteilte in einer Stellungnahme vom 7. Januar 2000 gegenüber dem Eisenbahn-Kurier den damaligen Stand wie folgt: „*Interessant wäre die Reaktivierung vor allem im Güterverkehr, wo eine nennenswerte Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene möglich wäre. Hieran sind insbesondere auch die betroffenen Kommunen in Bayern und Thüringen sehr interessiert. Wenn eine Reaktivierung für den Güterverkehr gelänge, könnten die Schienen sicher auch für den Personenverkehr wieder genutzt werden. Die Personenverkehrspotenziale allein dürften dagegen eine Reaktivierung kaum rechtfertigen.*“

Zwischenzeitlich hat sich die Situation im Thüringer Oberland weiter verschärft. Die Anzahl der Holz verarbeitenden Firmen stieg weiter an, die in Ebersdorf-Friesau (Strecke Triptis – Unterlemnitz) und in Blankenstein (Saale) Anschluss an das DB-Streckennetz haben und täglich mit mehreren Güterzügen bedient werden. Allein die Firma Klausner Holz Thüringen – in der Presse gern als das größte Einzelsägewerk Europas bezeichnet – transportiert einem Bericht der Ostthüringer Zeitung zufolge

fast eine Million Tonnen auf der Schiene und könnte mit den anderen Firmen das Volumen auf bis zu zwei Millionen Tonnen jährlich erhöhen. Rund 80 Prozent des bei Klausner geschnittenen Holzes werden übrigens für den Überseeexport nach Bremen abgefahren.

Fast 90 Prozent des Holzes werden jedoch derzeit mit täglich fast 1000 (!) Lkw-Fahrten über die Straßen Oberfrankens und Ostthüringens über vielfach zu enge und hoffnungslos überlastete Straßen gekarrt und sorgen für den Unmut der Anwohner. Auf allgemeines Unverständnis stoßen auch seit Jahren die Aktivitäten der DB in der Region: Nach Abbestellung des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) zwischen Triptis und Lobenstein durch die NVS ab 24. Mai 1998 ist diese zweite dem Holzverkehr dienende Strecke wegen angeblicher Sicherheitsmängel vorübergehend gesperrt und wurde nur bei Schwertransporten zum Umspannwerk Remptendorf befahren. Die Holzzüge werden seitdem ausschließlich über die betrieblich komplizierte Strecke Saalfeld – Hockeroda – Wurzbach (Spitzkehre) nach Lobenstein gefahren. Während die Wagen nach Blankenstein (Saale) ohne Richtungswechsel weiterfahren können, müssen die Frachten nach Ebersdorf-Friesau erneut die Richtung wechseln. Holz aus Oberfranken und dem Voralpengebiet muss erst den Umweg über die Frankenwaldrampe und Saalfeld nehmen. Schließlich hatte DB Netz im Frühjahr 2004 den Abschnitt Unterlemnitz – Ebersdorf-Friesau zum Verkauf ausgeschrieben, um ggf. ein Stilllegungsverfahren einleiten zu können, nachdem man erst kurze Zeit zuvor die Strecke Hockeroda – Unterlemnitz für

rund 15 Mio. Euro teilsanierte, um die maroden Brückenbauwerke für den schweren Güterverkehr zu ertüchtigen.

Triptis – Ebersdorf-Friesau stillgelegt

Die jüngste Entwicklung hat zunächst alle Bemühungen zur erneuten Nutzung der Strecke Triptis – Ebersdorf-Friesau in Frage gestellt: Nach Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat DB Netz die Stilllegung dieses Streckenabschnitts (ex KBS 556) am 1. Januar 2005 vollzogen.

Eigentlich hatte sich die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) um die Strecke bemüht. Diese hatte bereits einen Pachtvertrag für die Strecke unterzeichnet, musste aber nach mehrjährigen Bemühungen u.a. wegen wiederholter Eigenbedarfsanmeldungen durch DB Netz und durch Entscheidungen des DRE-Aufsichtsrates vom geplanten Konzept abrücken: Die zugesagten Bestellungen von Wochenendzügen sei durch den Freistaat Thüringen zurückgezogen worden, erklärte DRE-Geschäftsführer Curth unlängst gegenüber dem EK. Ein daraufhin neu erarbeitetes Konzept habe sich wegen des schlechten Streckenzustandes ebenfalls als nicht tragfähig erwiesen, worauf der DRE-Aufsichtsrat im August 2004 dem weiteren Engagement der DRE unter Vorbehalt zugestimmt habe, „*(...) dass die Strecke schrittweise entwickelt, oder, wo dies nicht möglich ist, auch abschnittsweise aufgegeben wird. Zur Sicherung der Gütertransporte und der kurzfristig nicht zu erwartenden Konzessionierung durch den Freistaat Thüringen hat die DRE den Abschnitt Unterlemnitz – Ebersdorf-Friesau an die DB Netz zurückge-*



Seit einigen Jahren findet auch die Baureihe 290 im Holzzugverkehr auf der KBS 557 Verwendung, kann aber nicht befriedigen. Am 26. November 2004 wartet 290 008 in Leutenberg eine Zugkreuzung ab. Aufnahme: EK



Der Bf Leutenberg vor 20 Jahren. Das Holz bestimmte seit der Eröffnung der Strecke den Eisenbahnverkehr, wie es die hier sichtbaren, heute aber längst abgebauten Anschlussgleise beweisen. Beide Oberlandstrecken gehörten seit den siebziger Jahren zu den bevorzugten Zielen von Sonderfahrten. Am 31. August 1985 war die Zwickauer 50 849 mit den Wagen des Erfurter Traditionszuges für das DDR-Reisebüro unterwegs. Aufnahme: TFG

geben. Für den verbleibenden Abschnitt Ebersdorf-Friesau – Triptis hat die DRE mit DB Netz im Herbst 2004 einen Trassensicherungsvertrag geschlossen.“

Grund dieses Tauziehens ist die Eisenbahnbrücke über die Autobahn A 9 bei Moßbach. Um die Brücke im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 9 abreißen zu können, war die Streckenstilllegung erforderlich. Anderenfalls hätte die bauausführende DEGES einen Ersatzbau errichten müssen. Mit dem abgeschlossenen Trassensicherungsvertrag bleibt der gewidmete Status als öffentliche Verkehrsfläche erhalten. Die DEGES muss deshalb eine neue Brücke planen – und, sofern die DRE später eine Wiederinbetriebnahme betreibt (nach Zulassung als Eisenbahninfrastrukturbetreiber), auch ausführen. Schließlich soll der Abschnitt zwischen Ebersdorf-Friesau und dem Abzweigbahnhof Unterlemnitz künftig als nichtöffentliche Anschlussbahn von DB Netz an einen anderen Betreiber übergehen, der dann aber auch über die künftige Nutzung entscheidet. Die DRE hat noch für 2005 wegen Nutzerinteressen die Reaktivierung der Abschnitte Triptis – Auma und Ebersdorf-Friesau – Remptendorf angekündigt.

Die aktuellen Bemühungen um den Lückenschluss Blankenstein – Marxgrün

Bei einem Treffen im „Logistikzentrum Oberfranken“ in Hof im November 2004 sprachen sich die Firmen des Holzkompetenzzentrums Ebersdorf/Friesau, die Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH

(Kornwestheim) sowie die Städte Naila und Selbitz für die Gründung einer „Fränkisch-Thüringischen Infrastrukturgesellschaft“ für die Wiederinbetriebnahme der 6 km langen Strecke aus. Politiker aus Thüringen und Bayern haben diese Absicht begrüßt. Die Kosten des Wiederaufbaus werden auf 15 Mio. Euro geschätzt und sollen weitgehend von der neuen Infrastrukturgesellschaft aufgebracht werden. Auf der Veranstaltung in Hof wurde noch einmal auf das in den ver-

gangenen Jahren immens gestiegene Verkehrsaufkommen hingewiesen, das dann auf direktem Weg über den Knoten Hof zu den Betrieben gebracht werden könnte. Eine mögliche Wiederaufnahme des SPNV habe derzeit zwar keine Priorität, sei aber nach Auffassung der Initiatoren genauso wie die touristische Bedeutung der Strecke in Erwägung zu ziehen.

In Thüringen werden aber auch Bedenken um mögliche negative Folgen laut: Im Falle des thüringisch-oberfränkischen Lückenschlusses wird das schleichende Ende der bisherigen für den Holztransport genutzten Strecke Hockeroda – Unterlemnitz und damit auch des SPNV zwischen Blankenstein (Saale) und Saalfeld befürchtet. Davon wäre auch Saalfeld betroffen: Fahrzeuge für den SPNV und Werkstattkapazitäten für die Railion-Loks wären dann überflüssig. Da aber ein Teil der Züge mit Rohholz auch weiterhin von Norden kommt und Fertigprodukte dorthin rollen, wäre der Umweg über Hof ebenso unsinnig wie die gegenwärtige Situation der ausschließlichen Bedienung über Saalfeld. Schließlich wird der Lückenschluss nach Marxgrün mit dem wachsenden Anteil der Schienentransporte von und nach Süden begründet.

Der SPNV spielt auf der KBS 557 dennoch keine besonders große Rolle. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 verkehren hier statt der 642 auch 641, was die geringe Bedeutung der KBS 557 eher zu bestätigen scheint. Alte Ambitionen auf durchgehende Reisezüge Saalfeld – Hof (80 km) über Marxgrün, die es in der Zwischenkriegszeit mit Hofer Loks der BR 86 gab, können NVS und DB schon heute ablehnen: Den gibt es seit dem letzten Fahrplanwechsel bereits, auch wenn es sich zur Optimie-



Aktueller Anlass für die Stilllegung der Strecke Triptis – Ebersdorf-Friesau ist diese Eisenbahnbrücke bei Moßbach über die Autobahn A 9. Sie kann jetzt abgerissen werden, ohne dass man sofort ein Ersatzbauwerk errichten zu müssen. Im Fall der Reaktivierung muss die DEGES eine neue Brücke bauen, Aufnahme vom Mai 1997. Aufn.: EK

zung der Triebwagen-Umläufe lediglich um den umsteigefreien (und gegenüber der Strecke über Marxgrün mit 182 km Entfernung auch über 100 km längeren) 612-Durchlauf von Saalfeld über die Frankenswaldbahn nach Lichtenfels und weiter über die Schiefe Ebene nach Hof handelt. Man darf jetzt auf die weitere Entwicklung gespannt sein, insbesondere darüber, ob der Lückenschluss tatsächlich zustande kommt.

Bei Eisenbahnfreunden gehört die auch als Sormitztalbahn bekannte KBS 557 wegen ihrer landschaftlichen Reize und der hier verkorenden Güterzüge schon lange zu den beliebten Zielen in Thüringen. Besonders die mit bis zu vier Loks der BR 204 gefahrenen Güterzüge galten in der Vergangenheit als Höhepunkte bei Eisenbahnfotografen. Seit geraumer Zeit hatten 232 und 290 diese Aufgaben mit übernommen. Während die 232 infolge Fahrverbotes durch DB Netz (laut einem Schreiben von Railion Deutschland, Cargo-Zentrum Halle, vom 1. November 2004) hier nicht mehr verkehren darf, ist die Ausfallrate der Baureihe 290 so hoch, dass Railion seit dem 12. Dezember 2004 neben den 290 auch mit zwei von der MEG angemieteten 228 fährt. Bei Redaktionschluss musste aber bereits eine 228 wegen loser Radreifen ins Werk Cottbus. TFG



Dieses Bild vom 16. Dezember 2004 belegt den aufwändigen Betrieb des Güterverkehrs über die KBS 557: Der Zug mit Holz-Fertigprodukten aus Ebersdorf-Friesau ist erst einmal nach Lobenstein gefahren. Jetzt muss er die Richtung wechseln, um zum zweiten Mal über Unterlemnitz und danach über die Spitzkehre Wurzbach nach Saalfeld zu fahren. Der direkte Weg über Triptis und weiter nach Norden wäre weit einfacher ... Aufnahme: KDH



Format: 210 x 297 mm
160 Seiten
ca. 180 Abbildungen
teilw. in Farbe
€ 29,80
erscheint Frühjahr 2005
Bestellnr. 587

Im Jahr 1881 begann der Bau der Eisenbahnstrecke von Ilmenau nach Gehren als Staatsbahn des kleinen Fürstentums Schwarzburg-Sondershausen. Weitere zwei Jahre darauf folgte die Verlängerung nach Großbreitenbach. Damit war die 20 km lange Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn (IGE) komplett. Nach kurzer Zeit ging sie an den bekannten Generalunternehmer Herrmann Bachstein über, der sie 1895 in die neu gegründete Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (S.E.G) einbrachte.

Das Buch berichtet über die Geschichte der Sekundärbahn, von ihren schweren Anfängen, ihrer Blütezeit und die Zeit nach der Übernahme durch die DR 1949 bis zu ihrer Einstellung 1998. Im Jahr 2003 wäre die Gesamtstrecke 120 Jahre alt geworden – doch zu diesem Jubiläum kam es nicht mehr. Schon im Jahr 1997 endeten der Personen- und der Güterverkehr. Die vorliegende Arbeit soll einen Beitrag dazu leisten, die einstmals recht bekannte und erfolgreiche Nebenbahn vor dem Vergessen zu bewahren. Interessante Kapitel zu Herrmann Bachstein oder zur ehemaligen IGE-Dampflok 916580 machen das Buch zusätzlich lesenswert.

EK-Verlag GmbH • Postfach 500 111 • 79027 Freiburg
Tel. 07 61/70 310-0 • Fax 07 61/70 310-50 • service@eisenbahn-kurier.de



Format: 235 x 165 mm
96 Seiten
ca. 100 Farbaufnahmen
€ 19,80 • Bestellnr. 353
erscheint Sommer 2005

Band 14: Der Harz ist das nördlichste deutsche Mittelgebirge und wird seit 165 Jahren von Eisenbahnen erschlossen, die mit der Braunschweigischen Staatseisenbahn 1840 erstmals Harzburg erreichten.

Unser Bildband vermittelt die Vielfalt der im Harz fahrenden Eisenbahnen, angeführt von DB Regio. Die DB-Tochter Railion macht mit ihrem Güterverkehr auf der steigungsreichen Rübelandbahn auf sich aufmerksam, wo die neuesten Elloks der Baureihen 185 und 189 zum Einsatz gelangen.

Besonders vorgestellt werden die Harzer Schmalspurbahnen, historische Aufnahmen von den eingestellten Eisenbahnlinien runden unseren Überblick ab.



EK-Verlag GmbH • Postfach 500 111 • 79027 Freiburg
Tel. 07 61/70 310-0 • Fax 07 61/70 310-50 • service@eisenbahn-kurier.de