

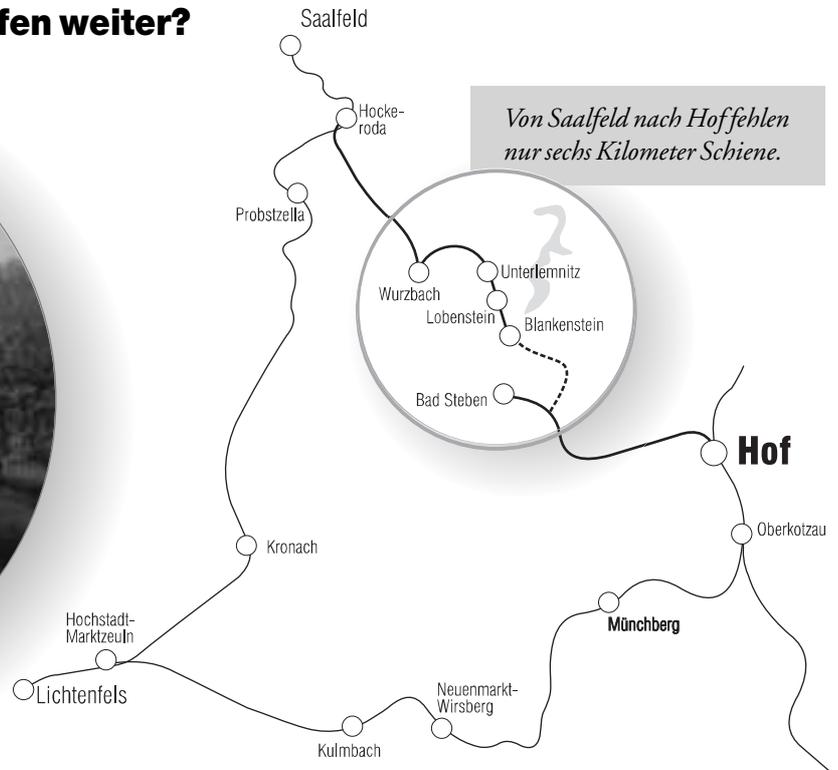
Von Deutschland nach Deutschland:

Wanderung durch das fränkische Hölleental

Lebt der Stacheldraht in den Köpfen weiter?



186 Kilometer nach Hof: Der Regionalexpress steht in Saalfeld abfahrbereit. Der direkte Schienenweg misst ganze 80 Kilometer.



> Nur wenige Kilometer Schiene fehlen zwischen Bayern und Thüringen: Durch das fränkische Hölleental könnten die Züge wieder fahren, seitdem Stacheldraht und Minenfelder verschwunden sind. Doch eine Wanderung entlang den ehemaligen Schienen deckt auf, dass der Stacheldraht an der deutsch-deutschen Grenze zwar aus der Landschaft verschwunden ist – in den Köpfen der Menschen scheint er weiter zu existieren. Eine durchgehende Bahnlinie könnte eine Schlüsselrolle für das Zusammenwachsen einer touristisch interessanten Region spielen. Das Hölleental belohnt den Wanderer auf dem Weg über die Grenze mit einer bezaubernden Landschaft.

Von Rainer Engel

Hof ist nicht so weit weg

Saalfeld, Viertel vor zehn. An Gleis 1a dröhnt eine Doppelheit aus Neigetechniktriebwagen. „Hof“ steht auf der Zielanzeige des einen Wagens. In fünf Minuten geht es los, nach zweieinhalb Stunden und 186 Kilometern wird das Ziel erreicht sein.

Doch so weit weg ist Hof gar nicht. Genau 80 Kilometer misst die direkte Bahnlinie, die die deutsche Teilung zerstört hat. Eine moderne Regionalbahn wäre trotz der Fahrt durchs Gebirge in knapp zwei Stunden in Hof.

Zehn Minuten später startet ein kleiner Triebwagen nach Blankenstein. Ein paar Touristen und einige Einheimische haben sich eingefunden. Im Winter sind es weniger, im Sommer mehr. Die Zugbegleiterin begrüßt die Reisenden.

„Hockerotha“ tönt die Stimme vom Band, die von Usedom bis Württemberg Ansagen besorgt. „Bedarfshalt. Bitte drücken Sie jetzt!! die Haltewunschtaaste.“ Der Wagen

wechselt von der Frankenwaldbahn auf die Nebenstrecke und fährt durch. Ein ungewöhnliches Fahrgefühl beginnt. Fast lautlos und gleichmäßig gleitet der Wagen über die Gleise, die in tadellosem Zustand sind. Über zahllose ungesicherte Feldwege geht die Fahrt durch das enge Tal. In Leutenberg wartet ein entgegenkommender Güterzug. In Würzbach wird die Fahrtrichtung gewechselt. Dann erreicht die Bahnlinie das wellige, weite Oberland. Die Bahnhöfe und Haltepunkte bis hinauf nach Blankenstein sehen noch so aus wie vor Jahren, nur wenige Attribute weisen darauf hin, dass die Zeit der Reichsbahn vergangen ist. Nur in Unterlemnitz, wo ein Kreuzungsgleis neu errichtet wurde, ist ein neuer Bahnsteig gebaut worden, an dem der Gegenzug wartet. Kurz vor dem Endbahnhof Blankenstein kommt der Grund des hervorragenden Gleiszustands zum Vorschein. Hier steht der große Industriekomplex, der zusammen mit zwei anderen das „Kompetenzzentrum Holz“ im Thüringer Oberland bildet. Zahllose Güterwagen sind hier versammelt,



Endstation Blankenstein. Im Hintergrund die Holzindustrie. Durch die Gütertransporte und den zweistündlichen Regionalzug ist die Bahnlinie nach Saalfeld völlig ausgelastet. Der Triebwagen steht hier 80 Minuten – in dieser Zeit könnte er bis Hof und zurück fahren.

Die andere Seite des Bahnhof Blankenstein: Freundlicher Empfang für Fahrgäste: „Unfallgefahr!“

eine Rangierlok versieht ihren Dienst. Stärker könnte der Kontrast nicht sein: Blickt man im Bahnhof Blankenstein in die eine Richtung, so fällt der Blick auf den Industriekomplex, blickt man in die andere Richtung, so schaut man die Idylle eines kleinen Feriendorfs.

Blankenstein – hart an der Grenze

Der Bahnhof Blankenstein hat etwas Farbe bekommen, aber Bahnsteig und Gleisanlagen wirken eher naturbelassen. Der Fahrkartenautomat sieht aus wie ein Fremdkörper. Wer von der Dorfstraße her kommt, wird zuerst von einem großen

Schild empfangen: „Unfallgefahr!“ So schlecht ist das Kopfsteinpflaster vor dem Bahnhof gar nicht. „Kein Winterdienst!“ Ach, und wie kommt man im Winter zum Bahnsteig? Hier oben fällt der Schnee etwas reichlicher. „Deutsche Bahn, Bahnanlage“ – das erklärt alles. So begrüßt hier das Unternehmen Zukunft seine Fahrgäste.

Zu Fuß über die Grenze

Die Gemeinde Blankenstein begrüßt die Fahrgäste hingegen freundlich. Gleich gegenüber dem Bahnhof steht eine Reihe von Wegweisern zu innerörtlichen Einrichtungen. Ein paar Meter weiter hängt eine Wanderkarte. Sie zeigt Blankenstein ganz

rechts unten, doch wo ganz am Kartenrand das Höllental sein müsste, verschwimmen die Beschriftungen im Grün.

Der Rennsteig, einer der bekanntesten Wanderwege Deutschlands, führt unmittelbar vor dem Bahnhof entlang. Die markante Beschilderung steht nur wenige Meter weit vom Bahnhof. Sie weist auf zahllose Wanderrouen hin. Wenn man zu Fuß vom Rennsteig kommt, sieht man auch den Wegweiser ins Höllental – dem Bahnhof kehrt er den Rücken zu.

Weiter nach Hof kommt man von hier nur zu Fuß oder mit dem Fahrrad – oder mit dem eigenen Auto. Ein Bus fährt nur montags bis freitags einmal täglich über die Grenze nach Bad Steben und zurück – klei-

Ein Prellbock, den die deutsche Teilung erzwang, verhindert die Weiterfahrt ...

... denn hier kreuzte die Demarkationslinie die Bahnlinie Hof–Saalfeld. Die Brücke über die Grenze hat die Zeiten unversehrt überstanden.



ner Grenzverkehr. Der Bus hält auch nicht vor dem Bahnhof, der hart am Hang liegt. Man müsste sich etwas einfallen lassen, um hier Bahn und Bus gut zu verknüpfen.

So nehme ich die angezeigte Richtung auf und gehe durch die adrett hergerichtete Straße.

Das Höllental – das ist „drüben“, hinter der Demarkationslinie. Gibt es die noch? Die schönen Wegweiser gehören zur Rennsteig-Beschilderung – und so verlässt der Wanderer mit dem Rennsteig auch die Wegweisung.

Ein unscheinbares Straßenschild weist in die „Bayrische Straße“. Sie führt bergab, dorthin, wo die Bahnlinie war. Das muss wohl die richtige Richtung sein. Am Ortsende zweigt rechts ein Fußweg ab, ein Wegweiser zeigt ins Moschwitztal, aber nicht ins Höllental. Wie sich später herausstellt, ist das ein Stück des Bahndamms. Er wurde am 21. Dezember 1989 als erste Verbindung für Fußgänger „nach drüben“ geöffnet. Die sehr schmale Straße, über die große Holzlasterdonnern, führt weiter hinunter zum Fluss. Wer aus der Gegenrichtung kommt, wird vom Saale-Orla-Kreis begrüßt. An der

Straßenbrücke über die Selbitz plötzlich ein Wegweiser: Fahrradweg ins Höllental, nach Bad Steben. Dafür gibt es keine Wegweiser mehr nach Blankenstein, obwohl man den Ort noch sehen kann. Ich bin in Bayern. Nur die gelben Schilder für die Autofahrer sind grenzenlos. Vom Stacheldraht ist nichts mehr zu sehen, ich habe Demarkationslinie, Minenfeld und Zaun überschritten, ohne es zu bemerken. Aber Deutschland ist deswegen noch nicht zusammengewachsen.

Ein Zug ist stehen geblieben

Nur wenige Meter weiter steht ein Eisenbahnzug am Bahnsteig. Er kann nicht vor und nicht zurück, denn die Gleise, die hier einmal weiterführten, fehlen. Der Bahnsteig vom Bahnhof Lichtenberg ist noch da, auch das Bahnhofsgebäude. Es war der letzte Bahnhof auf der Westseite. Hierher fuhren noch bis Anfang der Siebzigerjahre Züge. Heute beherbergt das Gebäude ein Informationszentrum des Naturparks Frankenwald.

Vor dem Bahnhof gibt es wieder eine Bushaltestelle: „Blechtschmidthammer Bahn-

hof Lichtenberg“. Werktags dreht hier öfters der Bus von Naila, der für die Schüler unterwegs ist, seine Runden. Über die Grenze fährt er nicht, er bleibt im Westen wie zu der Zeit, als es noch Mauer und Stacheldraht gab. Und auch am Wochenende kommt ein Bus vorbei, der von Hof bis Kronach fährt. Auch er fährt nicht nach Thüringen hinein. Bis zum Bahnhof Blankenstein wäre es einen Kilometer weit. Besser wäre es allerdings, wenn die Bahn hierherfahren würde. Für eine einfache und gute Verknüpfung zwischen Bahn und Bus ist hier – im Gegensatz zu Blankenstein – genügend Platz.

Hier beginnt auch der „Frankenweg“, eine recht neue, aber gelobte Wanderroute, die bis Amberg reicht. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Startplatz aber nicht vernünftig zu erreichen.

Wanderung durchs Höllental

Die Straße verlässt den Fluss. Ein Wegweiser lädt ins Besucherbergwerk „Friedrich-Wilhelm-Stollen“ ein. Im Tal neben der Bahnlinie bleiben ein Fahrweg diesseits



Der Bahnhof Lichtenberg beherbergt ein Informationszentrum des Naturparks Frankenwald.



Der Röhrensteig, links darunter die freigeschnittene Trasse der Höllentalbahn.

und ein Wanderweg jenseits der Selbitz. Es wird still im Tal, das Rauschen des Flusses und der Blätter nimmt den Wanderer gefangen. Auch an einem Werktag sind etliche Wanderer unterwegs. 150 Meter tief hat sich die Selbitz in die Felsen eingeschnitten, sie rauscht auf vier Kilometern um 50 Höhenmeter hinab.

Leicht, aber beständig steigt der breite Fahrweg an, der immer an der Westseite des Flusses bleibt. Bänke und Informationstafeln laden zum Verweilen ein. Eine Steinbrücke überquert Weg und Fluss. Wer zum Bahndamm hinaufklettert, findet sich zwischen zwei zugemauerten Tunneln wieder. Es sind die einzigen der Bahnlinie durch das Höllental.

Wer dem Bahndamm näher folgen will, sollte schon weiter unterhalb den Fluss an einer gedeckten Holzbrücke überqueren und den Hang hinaufsteigen. Dort steht seit Mai dieses Jahres ein weiterer Weg wieder zur Verfügung: der „Röhrensteig“. In einer 1,8 Kilometer langen Rohrleitung fließt seit 1886 Wasser zu einer Holzschleiferei, die 1933 zu einem Kraftwerk umgebaut wurde. Den reizvollen Weg auf der Leitung durch das wildromantische Tal haben sich Wanderer schon vor langer Zeit zu eigen gemacht. Wegen abbröckelnder Mauern musste er aber vor einigen Jahren gesperrt werden. Jetzt wurde er grundlegend saniert und steht wieder zur Verfügung.





Hölle, Ortsmitte: Hier war der Bahnübergang.

Hölle – gar nicht höllisch

Nach einer halben Stunde paradiesischer Stille mischt sich wieder Straßenlärm in das Rauschen des Flusses und bald ist der Ort Hölle erreicht. Kein Wegweiser zum Bahnhof, der „Höllental“ heißt. Eine Bushaltestelle liegt im Tal gleich an der Brücke über die Selbitz. Auch hier halten wieder die Busse, die ihre Runden von Naila aus drehen, und täglich einmal ein Fernbus, nächster Halt: Berlin Funkturm. „Hölle, Ortsmitte“ steht an der Haltestelle. Hier verlief die Bahnlinie und hier war ein Bahnhof, der inzwischen abgerissen wurde, aber die Bahntrasse ist noch frei. Höllisch ist aber nur der Lärm einiger Lastwagen, die bergan zur Autobahnausfahrt Bad Steben wollen. Der Kurpark Hölle mit seinem Mineralquellen-Brunnen lädt zum Verweilen ein. Von weitem ist das Tuten des Triebwagens von Hof nach Bad Steben zu hören. Es wird Zeit, sich wieder aufzumachen, doch den Wanderer weist kein Wegweiser zur Bahn. Nicht einmal Einheimische können die Frage nach dem nächsten Bahnhof sicher beantworten.

Nur mit Spürnase und Landkarte finde ich die richtige Richtung und dort schließlich wieder eine Bushaltestelle. „Marxgrün Abzweig Bahnhof“. Ein wenig einladender Stichweg gibt den Blick auf ein Haus frei, das ein Bahnhof gewesen sein könnte. Es ist eingezäunt und dient als Gaststätte. Am Haus endet der Asphalt, ein Schild daneben: „Unfallgefahr! Kein Winterdienst!“ Willkommen bei der Deutschen Bahn! Denn tatsächlich – hinter dem Schild und dem ungepflegten Platz ist ein Bahnsteig mit einer Holzhütte und ein Gleis, in dem

Unkraut sprießt. Es ist alles, was von den einstmals umfangreichen Anlagen des Bahnhofs Marxgrün übrig geblieben ist, das Gelände liegt wüst und leer. Hier hatte die Bahnlinie nach Blankenstein ihren Ausgangspunkt.

Wo ist „Höllenthal“?

Den Bahnhof „Höllenthal“ habe ich nicht gefunden. Erst bei einer zweiten Reise habe ich ihn erreicht – mit dem Zug. Er liegt versteckt in einer Kurve in Richtung Bad Steben, weit weg von jeder Bebauung und im Schatten des Betriebsgeländes des „Höllensprudels“. Ein Grasweg führt zur Landstraße hinunter, und dort steht auch ein Hinweisschild der DB – der Bahnhofsmanger hat gute Arbeit geleistet. Der Wanderer, der hier ankommt und ins Höllental möchte, ist auf sich selbst gestellt. Es gibt keine Wanderkarte, keine Wegweiser, nichts – genauso wie in Marxgrün Gemeinde und Fremdenverkehrsamt auf der einen Seite und die Bahn auf der anderen Seite scheinbar einander den Rücken zudrehen.

Regionalisierung – spürbar?

Alles sieht so aus wie schon vor einem Jahrzehnt. Die Regionalisierung ist spurlos an Bahnhof und Strecke vorübergegangen. Der Fahrgast wird sogar aufgefordert, seine Fahrkarte beim Triebfahrzeugführer zu kaufen, während das auf anderen Bahnlinien der DB unter Strafe steht. Kaum ist der Triebwagen angefahren, da bremst er wieder – Langsamfahrstelle 10 km/h. So geht es auf der gesamten Strecke von Bad Steben bis Hof. Immer

wieder bremst der Wagen bis auf Schrittempo ab: ungesicherte Bahnübergänge oder schadhafte Gleise. Im Bahnhof Selbitz geben noch Formsignale die Weiterfahrt frei.

Von „Unternehmen“ und „Zukunft“ keine Spur. Ist das die börsenfähige Bahn, die nichts stilllegt? Berlin ist weit weg. In Berlin gibt es eine Konzernzentrale, die meint, ihr Unternehmen sei börsenfähig.

Und München ist auch weit weg. In München gibt es einen Aufgabenträger, die Bayerische Eisenbahngesellschaft, die den Zug bestellt hat. Ihr sei Dank dafür gesagt, aber auch: Bestellen reicht nicht. Hier muss etwas geschehen, sonst sagen sich an den Bahnsteigen bald Hase und Igel gute Nacht.

Umweltfreundlicher Tourismus ist gefragt

Das Potenzial für umweltfreundlichen Tourismus ist in dieser Region noch längst nicht ausgeschöpft. Denn die Grenzregion zwischen dem Frankenland und Thüringer Schiefergebirge hätte gemeinsam noch mehr zu bieten als jeder allein. Der Schiefergebirge-Express, der samstags direkt von Leipzig bis nach Blankenstein kommt, könnte ein Pendant haben, das von Nürnberg und Regensburg aus bis in diese Region vorstößt. Rennsteig und Frankenweg bekämen mit einem wieder in Betrieb genommenen Bahnhof Lichtenberg Direktanschluss in alle Richtungen.

Und ganz nebenbei: Es gibt immer noch zu viele Holzlasten in der Region. Sie kommen von weit her. Und die Bahn kann nicht konkurrieren, weil der Umweg vor allem von Süden über Saalfeld den Transport verteuert. Beides zusammen sollte Grund genug sein, diese Bahnlinie wieder instand zu setzen. Für das Geld, das für den Transrapid in München ausgegeben werden soll, könnte man hundert Höllentalbahnen wieder instand setzen.

Aktuelles und politische Informationen zur fränkischen Höllentalbahn:

➔ www.hoellennetz.de

Eisenbahngeschichte:

➔ www.hoellentalbahn.com

➔ www.sormitztalbahn.de

Tourismus:

➔ www.gemeinde-blankenstein.de

➔ www.selbitz.de

➔ www.frankenweg.de



Bahnhof Blankenstein: der Blick nach Süden in Richtung Höllental.



Im Bahnhof Lichtenberg steht ein Zug. Aber es ist ein historisches Ausstellungsstück, das keinen Meter vor oder zurück kann.



Haltepunkt Höllental: Zwei Wanderer haben ihn tatsächlich gefunden!



Marxgrün: Ganz weit weg von Berlin und München ist die Regionalisierung noch nicht angekommen.