

Unsere Eisenbahnstrecke durch das Obere Pegnitztal

1. Verkehrsbedeutung

a) Geschichte

Die Pegnitztalbahn ist ein Bestandteil der Hauptbahn von Nürnberg nach Hof über Marktredwitz, mit Abzweigungen in Schnabelwaid nach Bayreuth und in Marktredwitz nach Eger.

Schon bald nach ihrer Eröffnung um 1870 wurde sie mit internationalen Zugläufen belegt, z.B. ab 1890 mit einem **Schnellzug** von Stuttgart über Nürnberg nach Prag. In der Folge gab es so **genannte „Luxuszüge“** (nur 1. Wagenklasse) mit wechselnden Destinationen von Ostende, Hoek van Holland (Anschluss von England), Paris, Genua, Nizza im Westen nach Karlsbad, Prag und Warschau im Osten.

Eine Besonderheit waren die **Festspielsonderzüge** nach Bayreuth.

Alle diese Züge rollten durch das Pegnitztal bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs, nur unterbrochen durch den Ersten Weltkrieg.

Nach den düsteren Zeiten der weit fahrenden **Wehrmachtstransportzüge** in den Osten und - schlimmer noch - der **Deportationszüge** gab es bereits 1946 wieder einen Luxuszug Paris – Prag, erst viel später bereichert durch einem angehängten **dritte-Klasse-Wagen** für den innerdeutschen Verkehr.

Ab 1954 wurde daraus ein rein **innerdeutscher D-Zug** mit internationalen Kurswagen, der sich im Prinzip bis zur Wiedervereinigung und der damit verbundenen Neuordnung des Verkehrs hielt.

Noch eine zweite Fernverkehrsachse,

nämlich **(Schweiz-) Stuttgart – Nürnberg – Hof - Dresden (- Schlesien)** nutzte die Strecke durch das Pegnitztal,

sodass die Strecke wirklich eine internationale Magistrale war.

Was nach der Errichtung des Eisernen Vorhanges übrig blieb, waren die erwähnten kümmerlichen Verbindungen und ab den fünfziger Jahren die **Interzonenzüge**.

b) Nach der Wende

In der Nachwendezeit wurde schnell die frühere Bedeutung der Fernverbindung zwischen den Ballungszentren Stuttgart/Karlsruhe einerseits über den Verkehrsknoten Nürnberg nach Dresden andererseits mit der Option nach Polen und weiter in den Osten wieder entdeckt und unter dem zugkräftigen Namen **„Sachsen-Franken-Magistrale“** in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.¹

Der sah unter anderem auch die Fortsetzung der bereits bestehenden Elektrifizierung zwischen Dresden und Reichenbach weiter nach Hof (sie wird 2013 eröffnet!) und den restlichen Lückenschluss nach Nürnberg vor, also auch durch das Pegnitztal.

Dieser wurde allerdings nicht verwirklicht, weil man durch die Einführung der Neigetechnik-Züge glaubte, die Sachsen-Franken-Magistrale schneller und vor allem wesentlich billiger als mittels einer durchgehenden Elektrifizierung verwirklichen zu können. Der legendäre **„Pendolino“** wurde denn auch ab 1992 ein voller Erfolg – nämlich im Nahverkehr zwischen Hof bzw. Bayreuth und Nürnberg.

Es entstand eine schnelle Verbindung im Stundentakt, die vielfach Fahrten im eigenen PKW unattraktiv machte und seitdem vor allem von den Pendlern aus der

ganzen Region benutzt wird. Der stets voll besetzte „park-and ride“-Platz in Neuhaus gibt ein beredtes Zeugnis davon.

Im Fernverkehr hingegen wurde experimentiert. Vom **Interregio** (mit entsprechend moderner Zuggarnitur), vom dem traditionellen D-Zug, von den Neigetriebzügen bis hin zum **ICE-TD** („Bestellt, teuer bezahlt und schnell wieder abgestellt: die Baureihe 605“²) wurde alles eingesetzt, was eine schnelle Verbindung zwischen den beiden Metropolen versprach..

Seit 2006 verkehrt nun der „Franken-Sachsen-Express“, als Zuggattung IRE (Interregio-Express) als eigenwirtschaftlich von der DB betriebene Fernverkehrsverbindung. Eingesetzt wird der eigentlich für den Nahverkehr (mit entsprechend weniger Komfort) konzipierte Neigetechnik-Triebzug der Reihe 612, und zwar zum Nahverkehrstarif. Acht tägliche Zugpaare des IRE wechseln sich nun in derselben Relation mit dem Regionalexpress (RE) ab, der aber von den bayerischen und sächsischen Regionalbahngesellschaften betrieben und finanziert wird. Die DB möchte neuerdings ihren (Kosten-)Anteil gerne loswerden mit der Behauptung, die Züge würden sich mangels Nachfrage nicht rechnen, und garantiert den Bestand nur noch bis Ende 2014.

Die stets gut besetzten Züge sprechen eigentlich eine andere Sprache...

Ein Dilemma tut sich auf, wenn ab Ende 2013 ab Hof nordwärts der Fahrdrabt eingeschaltet wird: Sollen die Diesel-Neigezüge weit mehr als die Hälfte der Strecke unter dem Fahrdrabt verkehren oder soll dann in Hof planmäßig umgestiegen werden? Man darf gespannt sein, wie der Hohe Olymp von DB und Politik entscheiden wird. Jedenfalls ist von einer Fernverkehrsmagistrale im eigentlichen Sinne schon lange nicht mehr die Rede. Die hohe Politik will es offenbar so. Zum Nahverkehr ist noch zu bemerken, dass die stündlich (mit einer nächtlichen Pause) verkehrenden RE-Züge zwischen (Hof-) Bayreuth und Nürnberg durch die ab Neuhaus ebenfalls im Stundentakt fahrenden RB-Züge der Mittelfrankenbahn, die auf allen Stationen halten, ergänzt werden.

2. Die Elektrifizierung

Wie wir gesehen haben, ist die Elektrifizierung bis Nürnberg dringend notwendig, wenn die Rest-Fernverbindung nach Dresden langfristig am Leben erhalten werden soll.

Die Planung (!) von Hof ab nach Süden wurde denn auch kürzlich auf den Weg gebracht.

Die Fertigstellung bis Marktredwitz ist bis etwa 2020 zu erwarten. Dass gleichzeitig eine Verbindungskurve von Marktredwitz nach Eger hergestellt werden soll, zeigt folgendes: Die Verkehrspolitik bevorzugt die vor allem dem Güterverkehr dienende alte europäische Fernverbindung vom Norden über Tschechien in den Osten und über Regensburg bis weit in den Süden. Dementsprechend hat auch die Fortsetzung des Fahrdrabtes nach Regensburg (auch ein Lückenschluss) Präferenz.

Verschiedene Verlautbarungen von DB und Politik belegen dies.

Die Elektrifizierung Marktredwitz – Nürnberg wird zwar kommen, dürfte aber noch eine Weile auf sich warten lassen.

Allen Wünschen, Forderungen und Beteuerungen zum Trotz...

Unter dem finanziellen Aspekt muss gesagt werden, dass die Elektrifizierung nach Nürnberg besonders teuer wird durch die zehn Tunnels auf der Strecke.

² EK, aaO, S52

Die Fahrleitung passt nämlich nicht in das historische Lichtraumprofil dieser Bauwerke, so dass unter hohen Kosten der Boden abgesenkt werden muss. Dagegen ist es der Fahrleitung wie den elektrischen Zügen „egal“, über welche Art von Brücken sie rollen; die Brückenfrage kann also keinesfalls dafür verantwortlich gemacht werden, wenn die Elektrifizierung noch auf sich warten lässt.

3. Die Leistungsfähigkeit

Nachdem der Fernverkehr im klassischen Sinne, wie sich gezeigt hat, auf der Strecke zwischen Bayreuth bzw. Marktredwitz und Nürnberg ohnehin keine Rolle mehr spielt, ist ihre Leistungsfähigkeit bei einer Belegung mit maximal 100 Personen- und einigen Güterzügen pro Tag noch längst nicht ausgeschöpft. Wollte man sie in einer noch nicht spruchreifen Zukunft dennoch steigern, müsste man dies entweder durch eine größere Streckenhöchstgeschwindigkeit erreichen, was hier aber wegen der Kurven und Tunnels nur – utopisch! - durch einen kompletten Streckenneubau möglich wäre. Oder aber man steigerte die Zugfolge.

Hierzu ein wenig Sicherheits-Technik: Jede Bahnstrecke ist in mehr oder weniger lange Blockabschnitte pro Richtungsgleis eingeteilt, die durch die bekannten rot/grünen Signale gekennzeichnet sind (größere Bahnhöfe, in denen der RE hält, bilden einen eigenen Blockabschnitt). In jedem Blockabschnitt darf sich jeweils nur ein Zug befinden; der nächste Zug darf in ihn erst einfahren, wenn ihn der vorausfahrende verlassen hat.

Wollte man die Zugfolge steigern, müsste man die Verweildauer eines Zuges im Blockabschnitt verkürzen, entweder durch Verkürzung und dadurch Vermehrung der Streckenblocks oder durch schnelleres Verlassen der Bahnhofsblocks.

Letzteres wäre durch elektrische Züge, die ja eine größere Beschleunigung haben, zu erreichen.

Auf keinen Fall ist die Streckenleistungsfähigkeit durch die im Pegnitztal vorhandenen Brücken begrenzt.

Derzeit nicht und bei entsprechender, den Vorschriften und wissenschaftlichen Erkenntnissen folgender Behandlung auch in Zukunft nicht! Also keine Angst: Auch wenn die große Verkehrspolitik die wichtigen Fernverbindungen anderswohin verlagert (siehe Neubaustrecke Bamberg-Erfurt) bleibt unsere Strecke wegen ihrer großen Bedeutung für ganz Nordost-Oberfranken und Teile der Oberpfalz immens wichtig und keinesfalls etwa stilllegungsgefährdet.

4. Lärmschutz

Die stählernen Brücken werden als sehr laut kritisiert – ein Argument der Betonbefürworter. Dabei sind es nicht die Brücken, die den meisten Lärm verursachen, sondern die Züge selbst – und hier besonders die Güterzüge - die den Lärm verursachen, und die fahren auch auf Betonbrücken nicht leiser. Die kurzen Brücken, zudem immer gefolgt von Tunnels, aus denen kein Lärm dringt, sind mit Sicherheit weniger störend als z.B eine Autobahn in der Nähe. Neuester Technik folgend kann man die Lärmentwicklung auf Stahlbrücken durch sogenannte Absorber um bis zu sechs Dezibel (das ist viel!) vermindern. Eine Technik, die inzwischen erprobt ist; man könnte sie jederzeit einsetzen.

5. Sicherheit

und in engem Zusammenhang damit unserem eigentlichen Thema, den Brücken. Darüber ist in den letzten 12 Monaten viel geredet, geschrieben und diskutiert worden, so dass hier nicht alles wiederholt werden muss.

Tatsache ist, dass die Bahn, die allen 23 stählernen Konstruktionen pauschal nur noch eine auf fünf Jahre begrenzte Lebensdauer zubilligte, einem angeblichen Sicherheitsrisiko durch den radikalen Umbau in Beton-Verbundbauweise begegnen wollte.

Das ursprüngliche Konzept der Bahn soll hier kurz erläutert werden: Geplant war, alle Brücken durch solche aus Beton (verschleiern „Verbundbrücken“ genannt, weil sie mit stählernen Untergurten verbunden sind, jedoch ihre vorwiegende Betonoptik nicht leugnen können) ersetzt werden.

Dies hätte jeweils größere Spannweiten und eine Aufweitung des Tales und damit seine radikale Umgestaltung bedeutet. Durch gewaltige, auch bautechnisch begründete Eingriffe in das Gelände wären im Pegnitztal Wunden entstanden, die in Jahrzehnten nicht hätten geschlossen werden können.

Dieses aberwitzige Vorhaben konnte die DB nicht aufrechterhalten, nicht zuletzt durch den Einsatz der **„Bürgerinitiative Eisenbahnbrücken Pegnitztal“**.

Diese konnte nämlich erfolgreich entgegennehmen, dass die Brücken keineswegs das behauptete Sicherheitsrisiko für den Eisenbahnbetrieb darstellen, wenn sie nach wissenschaftlichen Vorgaben untersucht und so ertüchtigt werden, dass sie weiterhin und nachhaltig voll belastbar sind.

An dieser Stelle muss einem der weltweit führenden Experten für stählerne Brücken, Herrn Professor Brühwiler aus Lausanne herzlich gedankt werden, der die Bürgerinitiative sehr wohlwollend unterstützt und uns das technische Wissen über stählerne Brücken umfänglich zu erweitern half.

Entsprechend der wissenschaftlichen Erkenntnisse von Professor Brühwiler und anderen, auch deutschen Wissenschaftlern wurden schon viele stählerne Brücken, einige davon ganz ähnlich unserer Pegnitzbrücken, nur meist mit größerer Spannweite, erfolgreich ertüchtigt und für noch stärkeren Verkehr als im Pegnitztal fit gemacht.

Ein inzwischen von der Bahn in Auftrag gegebenes „ergebnisoffenes“ Gutachten, im Zuge dessen erstmals jede Brücke einzeln zu untersuchen ist, wird im Sommer nächsten Jahres endgültig Aufschluss darüber geben, wie die Strecke unter Bewahrung ihrer wertvollen Substanz zukunftsicher gestaltet werden kann.

6. Wirtschaftlichkeit

Jede in Betrieb befindliche Eisenbahnstrecke muss regelmäßig unterhalten werden. Dies ist die Aufgabe von der DB Netz AG und sie wendet dafür jedes Jahr große Summen für das Schienennetz in ganz Deutschland auf, und das Geld dafür kommt zum Teil von den Einnahmen der Bahn, aber auch vom Staat (dem Steuerzahler). Die Kosten entstehen größtenteils durch die Instandhaltung des Oberbaues samt Schienen als dem am stärksten belasteten Teil des Fahrweges und etwa zu 25 % durch die Ertüchtigung von Bauwerken wie Tunnels und Brücken.

Den von der Bahn anfangs vorgesehenen Totalneubau in Beton der Pegnitztalbrücken müsste hingegen der Staat (also der Steuerzahler) größtenteils alleine bezahlen. Klar, dass die Bahn lieber ihren eigenen Etat schont, die Brücken aufwändig komplett neu bauen möchte, als dass sie auf eigene Kosten die Bestandsbrücken saniert, was aber nachgewiesenermaßen samt Untersuchung nur höchstens ein Drittel der Kosten für einen Neubau verursachen würde.

Klar, die Bahn handelt als privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen (wenn auch in staatlichem Besitz) durchaus folgerichtig, aber wenn dadurch der Steuerzahler unnötig geschröpft wird und dazu noch eine historisch, kulturell wertvolle und für den Tourismus unverzichtbare Talandschaft geopfert wird, ist das absolut nicht

vertretbar! Zumal Betonbrücken neuester Erfahrungen nach schon nach dreißig Jahre zu bröckeln anfangen...

7. Denkmalschutz kontra wirtschaftliche Interessen

Dass sämtliche 2x23 Brückenträger, seien es Fachwerk- oder Vollwandkonstruktionen, unter Denkmalschutz stehen, ist nun mal nicht wegzuleugnen.

Der Denkmalschutz ist oft sehr unbequem, ja verhasst, wenn er einem falsch verstandenen Begriff von „Modernität“ oder, schlimmer noch, wirtschaftlichen Interessen im Weg steht.

In solchem Fall werden – und wurden hier besonders – übergeordnete materielle Zwänge, z.B. eine angebliche Sicherheitsgefährdung ins Feld geführt, was nun glücklicherweise, wie oben dargelegt, nicht ganz gelungen ist.

An welche Interessen könnte man denken?

In erster Linie natürlich an die der Bauwirtschaft und der Straßenverkehrsplanung (Stichwort Beschleunigung, mehr und größere LKW's...), auch an örtliche Interessenten, die sich durch Bau bedingt neue oder ausgebauter Zugangswege ins Tal (natürlich asphaltiert) Vorteile versprechen; nicht zuletzt an die von Politikern, die mit dem Schlagwort „modern sein“ vermeintlich „Altes“, vernichten und sich das als Verdienst ans Revers heften wollen.

„Altes“, das sind oft wertvolle Kulturgüter, in unserem Fall Zeugnisse hervorragender Baukunst, die mit hohem Verantwortungsbewusstsein eine einmalige Symbiose von Natur, Landschaft und notwendigen Kunstbauten geschaffen hat.

Natürlich waren auch beim Bau der Eisenbahn durch das Pegnitztal Eingriffe in die Landschaft notwendig, sonst hätte die Linie gar nicht gebaut werden können. Aber sie wurden doch so vorgenommen, dass eine bis heute deutschlandweit einmalige „Landschaft mit Eisenbahn“ entstand, die man nicht mutwillig um eher marginaler, oft fragwürdiger Vorteile willen zerstören sollte. Modern denken heißt doch heute eher bewahren von Bewahrenswertem mit Hilfe neuer (eben „moderner“) Erkenntnisse und nicht kulturelle Zeugnisse gering zu schätzen.

Man wird sehen, ob sich die politischen Interessen gegen die Vernunft durchsetzen können.

Die Wachsamkeit der Bevölkerung ist hier sehr gefragt.

¹ Vgl. nachfolgend den Aufsatz im „Eisenbahnkurier“ 11/12, Die Sachsen-Franken-Magistrale – ein verkehrspolitisches Desaster, S.50ff
2 EK, aaO., S.52