

Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn: Tourismusmagnet im Thüringer Wald

Das Schwarzatal, gelegen im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt, ist eines der landschaftlich schönsten Täler des Thüringer Schiefergebirges. Ein zum großen Teil intakter Lebensraum bietet eine abwechslungsreiche Tier- und Pflanzenwelt. In den Höhenlagen der Umgebung des Schwarzatales eröffnen sich unzählige Panoramablicke weit über das Thüringer Land hinweg.

Eine bahnseitige Erschließung der Region erfolgte 1900 mit der Inbetriebnahme der Staatsbahnlinie Rottenbach-Katzhütte, zur Bewältigung der Transportprobleme für die damals aufstrebende Glas-, Holz- und Porzellanindustrie. Gefühvoll folgt diese Eisenbahnstrecke (Schwarzatalbahn) auf einer Länge von 25,0 km dem Verlauf des Schwarzatals. Aufgrund der topographischen Besonderheiten der Region wurden die auf einem Hochplateau, dem Schwarzatal, angrenzenden Gemeinden Lichtenhain, Oberweißbach, Deesbach und Cursdorf damals nicht mit in diese Verbindung eingeschlossen. Da die wirtschaftliche Versorgung dieser Orte aber sichergestellt werden musste, beschloss man den Bau einer Standseilbahn (Oberweißbacher Bergbahn), die von der Talstation Obstfelderschmiede bis zur Bergstation Lichtenhain auf einer Streckenlänge von 1387,8 m einen Höhenunterschied von über 323 m bewältigt. An die Bergstrecke schließt eine 2,5 km lange elektrifizierte Flachbahnstrecke mit Halt in Oberweißbach und der Endstation Cursdorf an.

Wegen Oberbaumängeln wurde der Betrieb der Schwarzatalbahn 2000 eingestellt und auch die unter technischen Denkmalschutz stehende Bergbahn war in die Jahre gekommen, so dass eine grundlegende Sanierung unausweichlich wurde.

Für die strukturschwache Region haben beide Bahnen eine hohe touristische Bedeutung, derer sich die umliegenden Orte, der Landkreis, aber auch zuletzt das Bundesland Thüringen bewusst sind. Nicht zuletzt deswegen ist deren Erhalt im Nahverkehrsplan des Landes Thüringen und im Projekt „Mittelstandsoffensive“ der Deutschen Bahn AG integriert.

Das im Jahr 2001 neu gegründete RegioNetz Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn ist mit dem Ziel angetreten, die bisher recht schwach ausgelasteten Schienenstrecken in der Region durch kostengünstige Betriebs- und Infrastrukturmaßnahmen zu erhalten und einen attraktiven, auf die Bedürfnisse der Menschen vor Ort ausgerichteten Bahnverkehr anzubieten.

Die OBS ist eine Tochtergesellschaft in der Struktur der Deutschen Bahn AG und erbringt die Verkehrsleistungen und ist gleichfalls für die Vorhaltung der Infrastruktur zuständig. Für 27 Personen entstehen Arbeitsplätze.

Eine erste große Aufgabe für die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn ist jetzt in Angriff genommen worden: die Sanierung und Modernisierung dieses doch etwas anders gearteten RegioNetzes.

Nach aufwendigen Planungen für die in ihrer Art einmaligen Oberweißbacher Bergbahn sind jetzt die Bauarbeiten zur technischen Modernisierung unter Beachtung denkmalpflegerischer

Aspekte in vollem Gange.

Bei den Gleisbauarbeiten erwiesen sich jedoch die Superlative, die diese eisenbahntechnische Sonderkonstruktion für Fachleute und Touristen zur Attraktion machen, als Halsbrecherische Tücke. Die extreme Steigung bis zu 25 %, die außergewöhnliche Spurweite von 1 800 mm und die 320 m Höhenunterschied auf 1,4 km Streckenlänge ließen am Einsatz von Großmaschinen, Zweiwegebagger und Schotterwagen zweifeln. Körperkraft und Handarbeit war die Devise. Erst bei strömendem Regen und kalten Nebelschwaden, Tage später unter sengender Hitze. 350 Tonnen Schotter wurden eingebracht, Schwellen gewechselt, das Gleis gestopft und gerichtet. Lediglich der Einsatz eines Minibaggers und eines speziellen Kettenladers für Steillagen erleichterten die schwere Arbeit. Hinzu kam die schwierige Logistik, weil die Bergstrecke mitten im Waldgebiet schwer zugänglich ist. Am 09.08.2002 war diese schwierige Teilaufgabe bewältigt und damit die Voraussetzung für die Baufreiheit der anderen Gewerke geschaffen.

Aber auch die Arbeiten an den Durchlässen und Brücken an der Steilstrecke gestalteten sich äußerst aufwendig und körperlich anstrengend.

Komplizierter noch als die Arbeiten am steilen Hang ist jedoch die Rekonstruktion bzw. Erneuerung der Steuer- und Antriebstechnik für die Bergbahn. Diese Aufgabe stellt auch die renommierte, auf Seilbahnen spezialisierte Schweizer Firma „Doppelmayer, Thun“, nach eigenem Bekunden, vor eine große Herausforderung.

Die mächtigen alten Teile der Antriebstechnik wurden bereits im zeitigen Frühjahr ausgebaut und teils abtransportiert. Jetzt muss die gesamte Antriebsausrüstung, das Zugseil und die Streckenseilführung erneuert werden. Ersetzt oder erstmals überhaupt eingebaut werden neue Steuer- sowie Kommunikationstechnik. Die Steuerung erfolgt zukünftig von den Wagen aus. Hinsichtlich des Betriebsregimes der „Oberweißbacher“ gibt es keine vergleichbare Steuerung bei anderen Seilbahnen in der Welt. Die Rekonstruktion der Fahrzeugaufbauten und Untergestelle geht zügig voran, wobei hier der Zahn der Zeit tüchtig am Werke war und die Arbeiten sich als sehr aufwendig zeigen.

Ebenfalls werden die Gebäude der Berg- und Talstationen sowie die Drehscheiben und Einfahrbereiche rekonstruiert. Außerdem soll an eine behindertengerechte Zugangslösung gedacht werden, die sich bei Standseilbahnen aber nicht so ohne weiteres umsetzen lassen.

Wichtig ist, dass bei allen Modernisierungsmaßnahmen, das äußere Erscheinungsbild und die grundsätzliche Funktionsweise der Oberweißbacher Bergbahn erhalten bleibt und damit dem technischen Denkmalschutz Rechnung getragen wird.

Auch auf der normalspurigen und mit einer Oberleitung (600 V Gleichspannung) versehenen Flachstrecke stehen ebenfalls umfangreiche Sanierungsarbeiten an.

Auf der Strecke der Schwarzatalbahn sollen dieselbetriebene, spurtstarke und für besonders kurvenreiche und bergige Strecken geeignete Triebwagen vom Typ 641 im Studentakt zum Einsatz kommen. Am Bahnhof Obstfelderschmiede kann zur Bergbahn umgestiegen werden und im Endhaltebahnhof Rottenbach besteht Anschluss in Richtung Erfurt

oder Saalfeld.

An der rund 25 Kilometer langen Strecke sind unter anderem 18,6 Kilometer Gleise umzubauen, vier Brücken und 22 Durchlässe und 8 Stützbauwerke zu sanieren. Fünf technisch gesicherte und 32 weitere, mit Andreaskreuz gesicherte Bahnübergänge sind umzubauen, einhergehend mit erheblichen Straßenanpassungsarbeiten. Da das Gleisbett abschnittsweise unmittelbar an Steilhängen verläuft sind umfangreiche Felsicherungsmaßnahmen ausgeführt worden.

Für seine neue Funktion als Kreuzungsbahnhof wird der Bahnhof Sitzendorf umgebaut und erhält zwei Rückfallweichen und einen behindertengerechten neuen Mittelbahnsteig.

Das Konzept der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn stellt ein umweltfreundliches, der Landschaft angepasstes und nicht nur für touristische Zwecke nutzbares Nahverkehrsnetz in der Region dar. Mit guten Anbindungen zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln und den zahlreichen touristischen Angeboten will sich die Region überregional interessant machen.

Und so können künftig Touristen und Wochenendausflügler durchaus ihr Auto abstellen und die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn nutzen, um ihre ganze Aufmerksamkeit den landschaftlichen Reizen des Schwarzatals zu widmen.

Mit einer auf „Vordermann“ gebrachten Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn soll der Betrieb im Dezember diesen Jahres pünktlich wieder aufgenommen werden.