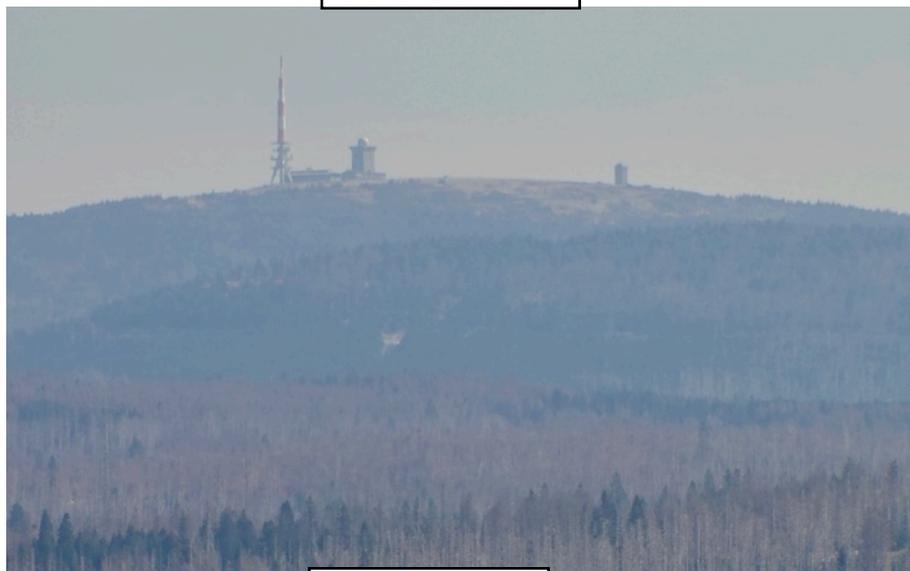


Harzquerbahn im Fokus

Im September 2024 brannte es wieder heftig um den Brocken herum. Touristen wurden mit Bussen vom Berg geholt, zahlreiche Feuerwehren rückten an, um den Brand zu bekämpfen. Was das Feuer ausgelöst ist, steht bis heute nicht fest. Schnell standen jedoch als mögliche Verursacher von Bränden wieder einmal die Dampfloks der HSB im Fokus. Deren Funkenflug würde die allgemeine Brandgefahr erhöhen. Der Kreisbrandmeister des Landkreises Harz, Kai-Uwe Lohse, hält hingegen auch Brandstiftung nicht für ausgeschlossen. Fakt ist: erst nach 6 Tagen war der Großbrand gelöscht. Damit kam gleichzeitig die Frage auf, wer für die voraussichtlich drei Millionen Kosten aufkommt.

BROCKEN 2021



VIDEOS vom Brand
siehe youtube

Nebenbei erwähnt: Nicht nur die vielen Brände in den letzten Jahren setzen dem Harzer Bergfichtenwald zu. Seit 2006 verzichtet der Nationalpark Harz auf intensive Borkenkäferbekämpfung und favorisiert die Schaffung von widerstandsfähigen und robusteren Mischwäldern. Inzwischen verabschiedet sich der Oberharzer Fichtenbestand durch massiven Borkenkäferbefall im großen Stil. Der Anblick des vermodernden Totholzes macht zunehmend betroffen, tut weh und hat Folgen. Ökologisch belasten zig Tonnen frei gesetztes CO₂ das Klima. Ferner dürfte das Waldsterben auch Konsequenzen im Tourismusbereich zeigen und den wirtschaftlichen Standort schwächen.

Zurück zu den Harzer Schmalspurbahnen. Von diesen wurde jetzt als sofortige Folge auf den aktuellen Brand eine „präventive und vorübergehende“ Entscheidung getroffen, nämlich die Umstellung von Dampf- auf Dieselloks bereits ab der Warnstufe 4, der zweithöchsten, evtl. auch schon ab Gefahrenstufe 3. Ohnehin sollen vor dem Hintergrund des Klimawandels die Dampfloks künftig mit alternativen Antriebsarten ausgestattet werden. Beispielsweise durch Umstellung von Kohle auf Leichtöl. Die Dekarbonisierung kostet wiederum viel Geld, ebenso ein effizienter Brandschutz samt Anschaffung von Geräten wie Feuerwehrwasserwerfer auf Schienen.

Die Landespolitik, respektive das Verkehrsministerium von Sachsen-Anhalt wurde aufgefordert, die laufenden Verhandlungen zur Revision des Verkehrsvertrags der HSB bis zum Jahresende abzuschließen. Ansonsten sei die Existenz der HSB massiv gefährdet!!

Nun ist die Brockenbahn mit ihren historischen Dampflok mit über 500.000 Fahrgästen jährlich nicht nur wirtschaftlich die attraktivste Strecke der HSB, sondern zudem für Sachsen-Anhalt ein hochattraktiver Touristenmagnet.

Viele Besucher aus aller Welt kommen eigens angereist, um mit dem Dampfbahn-Schätzchen aus der hohen Zeit der allgemeinen Eisenbahnerweiterung um 1900 eine Fahrt zu unternehmen.



Erneut wird die Möglichkeit geprüft, Braunlage an die Trasse der Harzer Schmalspurbahnen anzubinden

Brückenschlag: mit der Südharz-Eisenbahn von Braunlage nach Walkenried nahm 1899 ebenfalls eine weitere Harzer Schmalspurbahn ihren Betrieb auf - in Tanne sogar mit Anschlussgleis an das Netz der großen Schwester. Die SHE wurde 1963 stillgelegt; 1945 fiel bereits aus bekannten Gründen der HSB-Anschluss weg.

Im allgemeinen Freudentaumel über die Wiedervereinigung wurde in Braunlage um 1992/93 erstmalig über einen Anschluss an das Schmalspurnetz der HSB nachgedacht. Konkret ging es um die Strecke nach Elend. Wenn ich mich recht erinnere, bewegten sich die prognostizierten Anschlusskosten damals um 15 Mio. DM. Die Stadt sollte sich mit 10% daran beteiligen, fand jedoch keine Zustimmung im Rat.

Die politisch und wirtschaftlich Verantwortlichen hielten jedoch weiterhin am Anschlussplan fest. Zu Philipp Röslers Zeiten, einst Hoffnungsträger der FDP und niedersächsischer Wirtschaftsminister, schien eine Realisierung in greifbare Nähe gerückt zu sein. Doch gemeinsam mit dem Umzug des Politikers nach Berlin verschwanden 2009 auch die ernsthaften Bemühungen um die Anbindung.

Seitdem kamen immer mal wieder Überlegungen aufs Tapet, zuletzt in 2023. Natürlich mit der Frage, ob dieser Anschluss auch erfolversprechend ist. Für die Beantwortung derartiger Fragen sind heutzutage Machbarkeitsstudien üblich - und die gibt es natürlich nicht gratis. Und Kosten von rund 230 000 € sind keine reine Formsache. Die Finanzierung entwickelte sich folglich zum großen Problem. Erst im September konnte Vollzug vermeldet werden.

Inzwischen fragen sich viele, woher angesichts leerer Kassen und allgemeiner Überschuldung von Ländern und Kommunen das Geld für die Durchführung kommen soll, wenn schon die Finanzierung der Studie solches Kopfzerbrechen bereitet?

Mal angenommen, die Trasse nach Elend würde gebaut, dann wäre die Umsetzung sicher nicht ohne Erfüllung der zuvor beschriebenen Forderungen zur Dekarbonisierung möglich.

Danach ist wiederum fraglich, ob eine Dampflok, die nicht mehr echt dampft und pfeift und schnauft, für große und kleine Gäste und auch Einheimische noch die große Attraktivität besitzt. Denn preiswert ist dieser Event ja nicht - besonders für Familien.

Als persönliches Resümee meiner Betrachtungen wäre ich inzwischen schon froh, wenn die Harzer Schmalspurbahnen in jetziger Beschaffenheit überhaupt erhalten blieben ...