Eine überregionale Bahnlinie scheiterte schon 1892 am Geld

Die Geschichte der Hirtenbachtalbahn nach Höchstadt begann am 16. November 1892 — Schon damals gab es Streit um die Trasse

HÖCHSTADT – Mit dem Abriss endet ziemlich sang- und klanglos auch die rund 100-jährige Geschichte der Eisenbahn in Höchstadt, der man ursprünglich sogar eine überregionale Bedeutung zugedacht hatte.

Als man gegen Ende des 19. Jahrhunderts über den Bau einer Bahnstrecke durch den Aischgrund nachdachte, wollte man nämlich eigentlich den Lückenschluss für eine Fernverbindung von Bayreuth über Forchheim, Höchstadt nach Württemberg schaffen. Das Projekt scheiterte damals aber an den hohen Kosten, was durchaus an die derzeitigen Diskussionen um die StUB erinnert.

Politisch umstritten

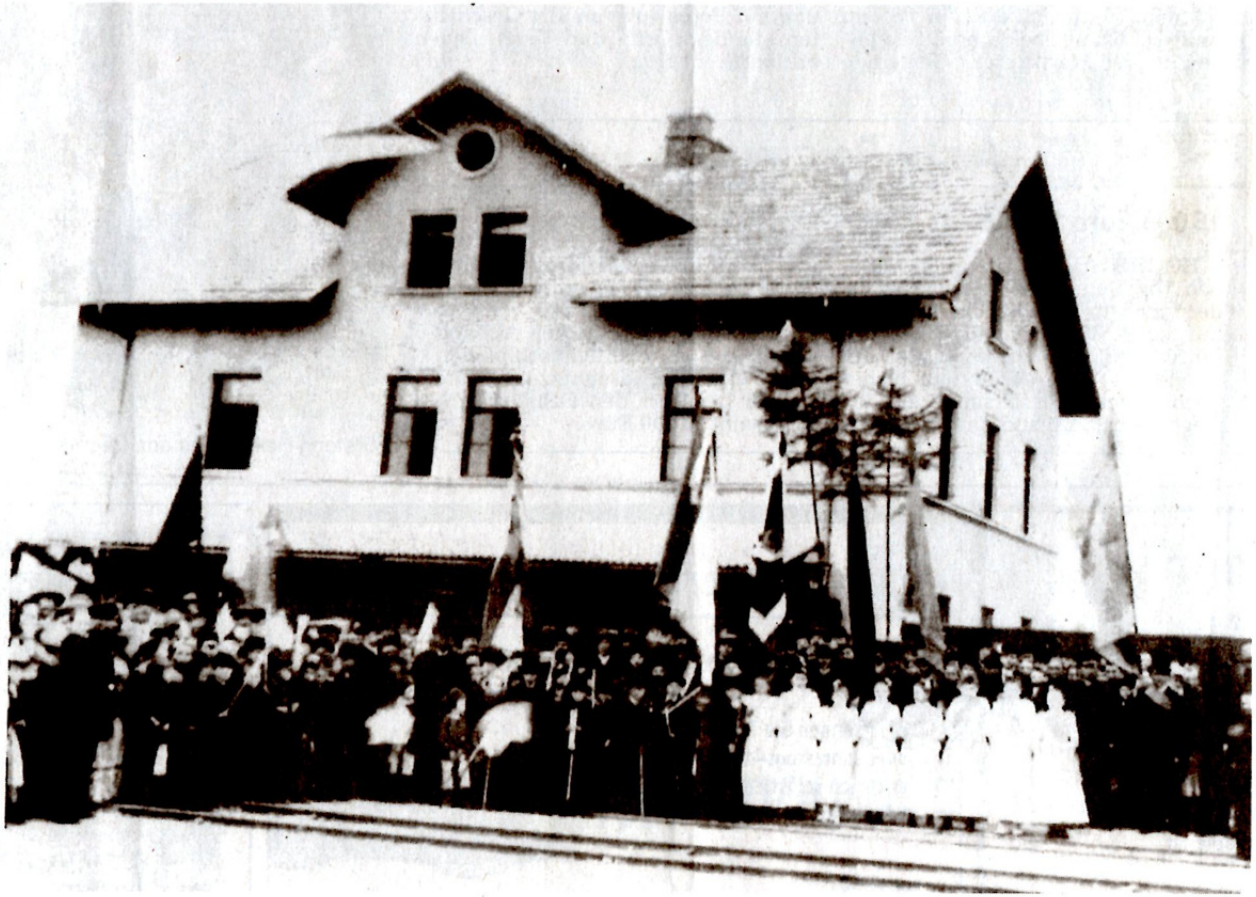
Auch politisch war die Trasse, die im zweiten Planungsversuch immerhin bis Neustadt führen und damit an die Strecke nach Würzburg anschließen sollte, sehr umstritten. Die Stadt Bamberg versuchte den Bau aus wirtschaftlichen Interessen zu verhindern und zog erst den Kürzeren, als die Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen zumindest eine Linie bis Höchstadt durchsetzten.

Der erste Personenzug fuhr am 16. November 1892 über die 23 Kilometer lange Strecke aus Forchheim in den nagelneuen Höchstadter Bahnhof ein, der letzte Personenzug kam am 30. September 1984.

Dazwischen lag zumindest zeitweise eine durchaus respektable Erfolgsgeschichte, denn in den besten Jahren um 1950 zählte man fast 300 000 Fahrgäste jährlich. Der Zuspruch nahm allerdings rapide ab, so dass 1984 der Personenverkehr wegen zu geringer Nachfrage eingestellt wurde. Elf Jahre später wurde schließlich auch der Güterverkehr eingestellt und das nutzlos gewordene Höchstadter Bahnhofsgelände vergammelte zusehends.

Der Bahnhof selbst diente am Ende der Stadt noch als Obdachlosen-Asyl, konnte aber selbst diesem Anspruch genau genommen nicht mehr gerecht werden.

Dass heute kaum einer dem Haus, das einmal das Eingangstor nach Höchstadt war, eine Träne nachweint, liegt nicht zuletzt daran, dass es offensichtlich niemand der Mühe wert fand, dem Haus wie der gegenüberliegenden Fortuna neuen Glanz zu verleihen.



Ein Feiertag in Höchstadt: Am 16. November 1892 wurde von einer Festgemeinde die Ankunft des ersten Zuges vor dem nagelneuen Bahnhofsgebäude erwartet. Repro: nn

Letztes Kapitel

Das letzte Kapitel Bahn im Aischgrund wurde dann am 4. September 2007 geschlossen, als das Eisenbahn-Bundesamt das Beteiligungsverfahren zur endgültigen Freistellung der gesamten 22,7 Kilometer langen Strecke eröffnete.

Dieses Verfahren wurde am 21. Februar 2008 abgeschlossen, womit die Strecke seit diesem Tag auch juristisch nicht mehr existiert.

Die Flächen wurden zum großen Teil an die jeweiligen Gemeinden verkauft, die ihrerseits die ehemalige Bahntrasse unterschiedlich nutzen. In Gremsdorf beispielsweise kurven inzwischen die Radler auf der alten Strecke, und in Höchstadt wird eben ein Parkplatz gebaut. *gri*