Universität Trier

Auszug aus der Diplomarbeit

Die Verlagerung von Holzhackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene

Eine Konzepterstellung für die Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal in Blankenstein

Eingereicht von: Géza Schubert
im Fachbereich: VI (Geographie und Geowissenschaften)
Angewandte Geographie / Raumentwicklung
E-mail: GezaSchubert@gmx.de

Erstgutachter: Prof. Dr. Heiner Monheim
Zweitgutachter: Dr. Johannes-Michael Nebe

Trier, den 06. August 2003

Weitergabe an Dritte nur mit Erlaubnis des Autors

9. Exkurs: Perspektiven des Schienengüterverkehrs durch Streckenreaktivierungen im Raum Lobenstein

Die Verlagerung von Hackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene kann nicht nur als Einzelmaßnahme betrachtet werden. Stattdessen ist dieses Projekt auch als Teil eines noch zu entwickelnden Gesamtkonzeptes zur überregionalen Schieneninfrastruktur zu verstehen. Die Beförderung von rund 450.000 Tonnen Hackschnitzeln pro Jahr mit der Bahn würde zwar eine Steigerung des Bahnanteils der fünf großen holzverarbeitenden Unternehmen der Region von 12 % auf ca. 20 % bewirken; die restlichen Güter des Holzkompetenzzentrums (d.h. über 4,2 Millionen Tonnen jährlich) würden jedoch weiterhin auf den größtenteils schlecht ausgebauten Straßen transportiert. Hier besteht noch großer Handlungsbedarf.

Voraussetzung für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, ein Zugang zum Schienennetz (Gleisanschluss), aber auch ein EVU, das flexibel auf die Kundenwünsche reagieren kann. Alle drei Kriterien werden momentan nur teilweise erfüllt. So besitzen drei der fünf Unternehmen (KHT, ZPR und Rettenmeier) Gleisanschlüsse. Nur die beiden größten Unternehmen (KHT und ZPR) werden aber von der Bahn bedient. Die Bedienung von Rettenmeier Holzindustrie Ullersreuth ist, wie bereits erwähnt, Mitte Dezember 2002 eingestellt worden.

Die beiden in Friesau ansässigen Unternehmen KHT und BHT haben den erklärten Willen, ihren Bahnanteil zu verdoppeln bzw. bis zu verdreifachen. Die gegenwärtige Situation im Bahnhof Ebersdorf-Friesau lässt aber eine stärkere Frequentierung der Schiene mit Gütertransporten nicht zu (siehe Kapitel 7.2.). Um bei KHT die Umschlagkapazitäten zu erhöhen und den Rangieraufwand zu minimieren, müssen Durchzugsgleise und zusätzliche Anschlussweichen installiert werden. Bei BHT muss erst ein Gleisanschluss geschaffen werden, um ein Beladen auf dem Betriebsgelände (und nicht – wie bisher – an der Laderampe des Bahnhofs Ebersdorf-Friesau) zu gewährleisten. Beide Unternehmen knüpfen ihr finanzielles Engagement aber an die Forderung, mehr Bedienzeiten eingeräumt zu bekommen. Ein vom Holzkompetenzzentrum angestrebter Bahnanteil von mindestens 30 % ist - laut Aussage der DB AG – auch bei einem 24stündigen Betrieb der bestehenden Strecke Ebersdorf-Friesau / Blankenstein – Lobenstein – Hockeroda nicht zu realisieren. Um das von den Unternehmen angestrebte Ziel zu erreichen, müssten die Oberland- und die Höllentalbahn reaktiviert werden.

Da es bei den vorliegenden Untersuchungen zu einer intensiven Beschäftigung mit den spezifischen Problemen des Güterverkehrs in der Region kam und entsprechende Erkenntnisse vorgelegt wurden, haben die Geschäftsführer des Holzkompetenzzentrums den Verfasser der vorliegenden Arbeit mit einer Koordinatorentätigkeit beauftragt. Aufgabe wurde es, Gesprächsrunden mit Vertretern der Kommunen und Landkreise, der thüringischen Landesregierung, des Bundes, der Wirtschaft, Privatbahnen, der Bürgerinitiative Höllennetz sowie DB Cargo und DB Netz zu organisieren und inhaltlich vorzubereiten. Hierfür wurden Präsentationen erstellt und im Rahmen der Veranstaltungen vorgetragen. Im Zuge dessen wurden

- die Region,
- die Ist-Situation der Unternehmen und deren Güterverkehre,
- der aktuelle Zustand der Straßen- und Schieneninfrastruktur,
- die Bedeutung der zu reaktivierenden Bahnstrecken für die Wirtschaft, Südostthüringen und Oberfranken,
- die Perspektiven des Schienenpersonenverkehrs sowie ein Maßnahmenplan

vorgestellt.

Im Einzelnen wurden folgende Veranstaltungen zur Verkehrsinfrastruktur durchgeführt:

- Gesprächsrunde mit MdB Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof) am 27.02.2003 in der ZPR,
- Gesprächsrunde mit dem verkehrspolitischen Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion Horst Friedrich (Bayreuth) am 16.04.2003 in der ZPR (Zeitungsbericht siehe Anhang 8),
- Gesprächsrunde mit der Parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Iris Gleicke am 27.04.2003 bei BHT in Friesau,
- Diskussionsforum in Kooperation mit der Ferienregion Selbitztal und der Initiative Höllennetz mit Vertretern oberfränkischer Kommunen, des Hofer Kreistages und des bayerischen Landtages, Naturschutzverbänden, Bahnvertretern sowie einem Vertreter des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am 16.05.2003 in Naila (Zeitungsbericht siehe Anhang 8),
- Regionales Verkehrsinfrastrukturgespräch in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer Ostthüringen am 26.05.2003 bei Rettenmeier Holzindustrie in Ullersreuth (Zeitungsbericht siehe Anhang 8),
- Vortrag und Diskussion im Gemeinderat von Blankenstein am 12.06.2003,

- Gedankenaustausch zwischen den Geschäftsführern des Holzkompetenzzentrums und Vertretern der DB Cargo und DB Netz (Niederlassungen Südost und Süd) am 18.06.2003 bei BHT in Friesau,
- Gesprächsrunde mit DB Cargo, DB Netz und Vertretern des Thüringer Wirtschaftsministeriums am 23.06.2003 in Erfurt.

Der Verlauf und die Ergebnisse dieser Zusammenkünfte sind im Einzelnen vom Verfasser protokolliert und an die Beteiligten versendet bzw. als Pressemitteilungen veröffentlicht worden. Es fanden außerdem Einzelgespräche mit dem VDV, EVUs und EIUs, der Thüringer Nahverkehrsservicegesellschaft (NVS) und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), aber auch mit den Einwohnern der betroffenen Gemeinden statt. Des Weiteren wurde an diversen Veranstaltungen zum Thema Verkehrsinfrastruktur teilgenommen, wie beispielsweise an einer Sitzung des Frankenwaldvereins (am 11.02.2003 in Edlendorf, Landkreis Hof), sowie eine Fahrt der Geschäftsführer von KHT und ZPR zu einem Parlamentarischen Abend des VDV zur Gleisanschlussförderung (am 12.02.2003 in Berlin) angeregt und organisiert. Für den Schriftverkehr und die Präsentationen wurde ein einheitliches Layout für die holzverarbeitenden Unternehmen entworfen (siehe Abbildung 70).

ROSENTHAL KRAFT ZP ZELLSTOFF AUS THÜRINGEN rettenmeier *Alles, was Holz ist.* KUNZGROUP KHT KLAUSNER HOLZ

Das Holzkompetenzzentrum im Südosten Thüringens

Abbildung 70: Einheitliches Auftreten des Holzkompetenzzentrums (Idee und Entwurf: G. Schubert)

Um die Präsentationen mit belastbaren Zahlen zu untermauern, wurden zusätzlich Erhebungen zum Güterverkehrsaufkommen und der Güterströme, Berechnungen bezüglich der Trassenpreise und eine Potenzialanalyse des Schienengüterverkehrs des Holzkompetenzzentrums (siehe Anhang 6 und 7) durchgeführt. Es stellte sich heraus, dass die zu reaktivierenden Bahnstrecken Richtung Norden (Oberlandbahn) und Süden (Höllentalbahn) sowohl dem Schienengüterverkehr, als auch dem Schienenpersonennahverkehr neue Perspektiven hinsichtlich Fracht- bzw. Fahrgastaufkommen eröffnen könnten.

Streckenreaktivierungen im Raum Lobenstein böten für die verladende Wirtschaft eine Reihe von Vorteilen, v.a. auch Kosten- und Zeiteinsparungen. Im Kapitel 5.1. ist bereits auf die technischen und organisatorischen Probleme der bestehenden Bahnstrecke (wie z.B. mehrmaliges Kopf machen, Nutzlängen- und Bruttogewichtsbeschränkung) hingewiesen worden. Der Empfang und der Versand von Gütern auf der Oberland- und Höllentalbahn hätte den Vorteil, dass ein Großteil dieser Probleme wegfallen würde. So müssten Ganzzüge nicht mehr halbiert bzw. gedrittelt werden, womit zusätzliche Umläufe (und Kosten) vermieden würden. Des Weiteren ergäben sich bei den zu entrichtenden Trassenpreisen große Einsparpotenziale. Laut den Berechnungen des Verfassers (siehe Anhang) wären die größten Einsparungen bei den Transporten von der ZPR Richtung Süden sowie bei einem möglichen Hackschnitzelpendelverkehr zwischen Rettenmeier in Ullersreuth und der ZPR zu erwarten. Diese beliefen sich auf ca. EUR 191,-- bzw. EUR 185,-- pro Zug (bis 1.200 Tonnen). Für die Friesauer Unternehmen würden die Fahrten Richtung Süden (München) sowie Osten (Sachsen) deutlich billiger.

Hinzu kommen noch die jeweiligen Zeitersparnisse durch das Vermeiden von Umwegen sowie Kostenersparnisse durch die Steigerung des Wettbewerbs zwischen mehreren Bahnanbietern, was durch die heutige Monopolstellung von DB Cargo und den wenigen noch verfügbaren Trassen bislang nicht möglich war. Die Dynamik in den Absatzmärkten erfordert auch in der holzverarbeitenden Industrie eine flexiblere Disposition, was durch die zusätzlichen „Ventile“ Oberland- und Höllentalbahn sehr erleichtert würde.

Bei der Untersuchung des Güterverkehrsaufkommens und der Güterströme wurden zunächst die Anzahl der im Jahre 2002 auf der Strecke Hockeroda – Lobenstein gefahrenen Wageneinheiten sowie die Art des Transportguts ermittelt (siehe Anhang). Anschließend wurde – ausgehend von den im Jahre 2002 gefahrenen Mengen (ca. 600.000 Tonnen) – die Anzahl der Waggons berechnet, die bei Streckenreaktivierungen über die drei möglichen Bahnstrecken (Richtung Westen, Norden und Süden) gefahren werden könnten. Dazu wurden die Destinationen der Güter berücksichtigt. (Beispiel: Wurden Güter von und nach Sachsen, Sachsen-Anhalt oder Hamburg transportiert, wurden diese der Oberlandbahn („via Triptis“), Frachten in Richtung Süden und Südosten der Höllentalbahn („via Hof“) sowie in Richtung Südwestdeutschland der existierenden Strecke („via Saalfeld“) zugeordnet.) Diesen Berechnungen zu Folge würden – ausgehend vom Stand 2002 – nur noch 38 % der Güter über Saalfeld, lediglich 11 % über Hof sowie rund 51 % über Triptis empfangen und versendet (siehe Anhang).

Die Berechnung des Soll-Zustandes zeigt die Anzahl der Waggons, die zusätzlich über die drei Bahnstrecken gefahren werden könnten. Insgesamt ließen sich rund 863.000 Tonnen neue Güter auf die Schiene bringen, wobei ein Großteil (84 %) über die beiden reaktivierten Bahnstrecken befördert werden könnte. Ausgehend von 20 Wageneinheiten pro Zug, würden täglich sechs Güterzüge die Oberlandbahn befahren, ca. fünf durch das Höllental rollen und zwei Güterzüge täglich auf der Bahnstrecke Hockeroda – Lobenstein - Ebersdorf-Friesau / Blankenstein verkehren. Auf der letztgenannten Strecke würde es somit zu einer Entzerrung des bestehenden Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und Schienengüterverkehrs (SGV) geben sowie zu freien Bedienzeiten für den SGV kommen. Langfristig könnte das Güterverkehrsaufkommen den Stand von 2002 wieder erreichen, da weitere Neuverkehre bei den Unternehmen akquiriert werden könnten.

Wie erwähnt, ist Rettenmeier Holzindustrie Ullersreuth das einzige „Mora-C-Opfer“ unter den Unternehmen des Holzkompetenzzentrums. Würde auf der Strecke Schönberg – Ullersreuth der Bahnbetrieb wiederaufgenommen, könnten insgesamt 250.000 Tonnen pro Jahr auf der Schiene befördert werden. Wie auch bei der Oberland- und Höllentalbahn sowie der Bahnstrecke Richtung Saalfeld, wäre künftig auch hier mit weiteren Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu rechnen.

Insgesamt ließe sich durch die genannten Neuverkehre ein Bahnanteil von fast 33 % realisieren, was einem Frachtaufkommen von 1,7 Millionen Tonnen entspräche. Damit könnten fast 90.000 LKW-Fahrten jährlich eingespart werden, was sich im Raum Lobenstein deutlich bemerkbar machen würde.

Bei den vorliegenden Zahlen handelt es sich laut Aussage der Unternehmen noch um „vorsichtige“ Berechnungen, da sich beispielsweise durch die Reaktivierung der Höllentalbahn und den ebenfalls angedachten Lückenschluss zwischen Selb-Plößberg (D) und Asch (CZ) mit Westböhmen ein völlig neues Einzuggebiet für Rundholz erschließen ließe. Die dort zu transportierenden Mengen können noch nicht abgeschätzt werden. Es ist aber anzunehmen, dass diese Transporte (neben den Hackschnitzeltransporten aus Bayern) den größten Teil des Güteraufkommens auf der Höllentalbahn ausmachen würden. Diese Strecke wäre für den Holztransport besonders geeignet, da die Ganzzüge bis nach Blankenstein bzw. Ebersdorf-Friesau nicht Kopf machen müssten.

Abbildung 71: Südostthüringen und Oberfranken - Streckenübersichtskarte mit den Netzunterbrechungen Blankenstein – Marxgrün und Selb – Asch (Quelle: http://www.hoellennetz.de/status.htm)

Neben dem SGV spielt v.a. der SPNV eine große Rolle. Bei Gesprächen mit DB Netz stellte sich heraus, dass der Infrastrukturbetreiber auf den Nebenstrecken die größten Einnahmen aus dem SPNV hat (rund 75 %). Auf den SGV entfällt dementsprechend nur ein Viertel. Der SPNV wird von den jeweiligen Bundesländern bestellt, um damit die Versorgung der Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dies erklärt auch das große Interesse von EIUs, auf ihren Trassen nicht nur Güter- und Museumsbahnverkehr fahren zu lassen, sondern auch SPNV. Das dürfte auch ein Grund für den relativ niedrigen Anteil von Bahntransporten im Raum Lobenstein und deutschlandweit sein. Deshalb sind die Unternehmen des Holzkompetenzzentrums gezwungen, bei den Gesprächen mit den zuständigen Stellen der Landesregierung auf eine Bestellung des SPNV auf den zu reaktivierenden Strecken hinzuwirken.

Die Reaktivierungsmaßnahmen würden dem Schienenpersonenverkehr zu großen Steigerungsraten verhelfen, da damit Zugfahrten Richtung Triptis und Gera bzw. Richtung Bad Steben und Hof ermöglicht würden. Dies würde die Attraktivität der Bahn in der Region erhöhen und zugleich eine interessante Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zum unregelmäßigen Busverkehr darstellen.

In einem im Jahre 1999 vorgestellten Gutachten zum Lückenschluss zwischen Blankenstein und Marxgrün wurde ein Gesamtfahrtenaufkommen von täglich 2.030 Fahrgästen für die Gesamtrelation Saalfeld – Hof/Bad Steben im Jahr 2010 prognostiziert. Allein diese Zahl deutet schon darauf hin, dass die Streckenreaktivierung einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb der Höllentalbahn ermöglichen würde. (HÖLLENNETZ, 2003, S. 1)

Das erwähnte Gutachten zur Höllentalbahn ist von der Thüringer Nahverkehrsservicegesellschaft (NVS) und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in Auftrag gegeben worden. Das Ingenieurbüro wurde nur mit der Untersuchung des Schienenpersonenverkehrs beauftragt, währenddessen die zweite wichtige Säule des Bahnverkehrs, der Güterverkehr, ausgespart worden ist. Dies legt die Vermutung nahe, dass das Gutachten nur deshalb in dieser Form in Auftrag gegeben worden ist, um das Thema Höllentalbahn „endgültig vom Tisch zu bekommen“. Die Behandlung des fertigen Gutachtens als Verschlusssache untermauert die These, dass ein Lückenschluss zwischen Marxgrün und Blankenstein v.a. von Bayern (bisher) nicht gewollt ist. Diese Haltung dürfte u.a. daran liegen, dass die Bahnstrecke zu über 90 % auf bayerischem Gebiet liegt und diese Seite auch für den Großteil der Kosten aufkommen müsste.

Abbildung 72: Höllentalbahn - Brücke über die Selbitz
(Quelle: http://www.hoellennetz.de/bilder.htm)

Die Stärkung des SPNV brächte Südostthüringen und Oberfranken viele Vorteile. Es würden sich Fahrstrecken und Fahrzeiten verkürzen, was Kostenersparnisse für die

Kunden mit sich brächte. Der Lobensteiner und Hofer Raum würden durch den SPNV auf den zu reaktivierenden Strecken für die Anwohner und die Touristen besser erschlossen. Insbesondere der touristische Faktor ist nicht zu unterschätzen, da die Gesamtrelation Triptis – Lobenstein – Marxgrün bereits in den 1920er und 1930er Jahren zu den schönsten Bahnstrecken Deutschlands zählte. Touristische Anziehungspunkte, wie z.B. das Ende des Rennsteigs in Blankenstein, das Höllental, die Thermen in Lobenstein und Bad Steben, die Plothener Teiche oder die Saaletalsperren, sind bereits im vierten Kapitel beschrieben worden. Das an den Wochenenden, Feier- und Ferientagen in dieser Region ersichtliche, aber noch nicht statistisch erhobene Besucheraufkommen zeigt das Potenzial, das durch eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecken im Oberland und dem Höllental an die Schiene gebunden werden könnte. Durch eine entsprechende Vermarktung würde diese Gegend nicht nur für Bahnfreunde zu einem Anziehungspunkt werden. Zum Beispiel könnte auch Hochzeitpaaren eine Themenfahrt angeboten werden: vom Bahnhof Jena – Paradies zum Haltepunkt Hölle.

Abbildung 73: Egronet (Quelle: http://www.egronet.de/mainfrm/mainfrm.htm)

Ein Lückenschluss zwischen Selb und Asch könnte zudem bewirken, dass im Rahmen eines „Bädertickets“ das Moorbad Lobenstein, Bad Steben, Bad Elster, Bad Brambach, Franzensbad, Karlsbad und Marienbad als Pauschalangebot innerhalb des länderübergreifenden SPNV-Verbundes EgroNet miteinander schienentechnisch

verbunden wären. Die Fahrplangestaltung für werktägliche Güterzugtrassen innerhalb des Personenverkehrstaktes würde sich gut für touristische Sonderzugverkehre am Wochenende eignen. (http://www.hoellennetz.de/Kurzfassung.htm, Zugriff am 10.05.2003)

Der werktägliche SPNV würde in den betroffenen Gebieten Thüringens und Bayerns gleichermaßen helfen, die Lebensqualität der Bevölkerung zu steigern. Beispielsweise gibt es im Raum Lobenstein nicht mehr ausreichend Facharztpraxen. Die nächsten sind in Gera, Naila und Hof. Der Fachärztenotstand ist mit der Schließung des Kreiskrankenhauses in Ebersdorf im Juni 2003 noch verschärft worden. Insbesondere ältere Patienten könnten die Bahn also für ihre Arztbesuche nutzen. Der geplante Neubau eines Innenstadtbahnhofs in Hof mit Einkaufsmöglichkeiten (z.B. einem Supermarkt und einem Großmarkt für Unterhaltungselektronik) würde ebenfalls Kunden aus dem Saale-Orla-Kreis anziehen. Eine direkte Verbindung mit Lobenstein und Umgebung würde den Einzugsbereich von Hof noch vergrößern.

Abbildung 74: Höllentalbahn - Zukunftsvision (Fotomontage: W. Rost)

Auch zum internationalen Schienenpersonenverkehr könnten interessante Anbindungen entstehen. Aus der Slowakischen Republik kommende und über Prag und Eger nach Franzensbad laufende EuroCity-Züge könnten über Asch nach Hof durchgebunden werden. Auf diese Weise würden Erfurt, Saalfeld, Lobenstein und Hof eine direkte Verbindung mit den Staaten Mittel- und Osteuropas erhalten. Erste Ergebnisse

länderübergreifender Verkehrsuntersuchungen im Rahmen des EU-Projekts „Sustrain“[1] belegen, dass als Folge der EU-Osterweiterung

- mit einer erheblichen Verkehrszunahme sowohl im Straßen- und Schienenverkehr zu rechnen ist,
- v.a. die grenznahen Räume den stärksten verkehrlichen Veränderungen ausgesetzt sein werden und
- die derzeitige Verkehrsinfrastruktur den künftigen Anforderungen nicht gewachsen sein wird. (ZANDER, 2003, o.S.)

Hof könnte sich durch die Lückenschlüsse Blankenstein – Marxgrün und Selb – Asch wieder zu einer Drehscheibe im Schienenverkehr entwickeln und damit seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt wiedergewinnen.

Aus rechtlicher Sicht ist der sechs Kilometer lange Abschnitt der stillgelegten Höllentalbahn als Bahnstrecke faktisch noch vorhanden. Sie ist nicht entwidmet und noch in Besitz der DB AG. Somit ist bei der Wiederherstellung der Strecke kein Planfeststellungsverfahren mehr nötig, sondern nur noch eine technische Abnahme. Zudem ist das von den Gegnern dieses Projektes häufig angebrachte Argument, dass das Höllental ein Naturschutzgebiet (d.h. FFH-Gebiet) und daher der Wiederaufbau der Bahnstrecke nicht möglich sei, widerlegbar: „Die bloße Wiederertüchtigung einer – nicht entwidmeten – Bahnanlage, die wegen einer jahrzehntelangen Nutzungsunterbrechung infolge der deutschen Teilung in baufälligen Zustand ist, stellt auch dann keinen erheblichen baulichen Eingriff [...] dar, wenn die Bauarbeiten aus technischer Sicht einem Neubau nahekommen“ (BVerwG Berlin, Urteil v. 17.11.1999 – Az.: 11 A 4/98). Des Weiteren steht laut Aussage der Rechtsabteilung des VDV die Widmung einer Bahnstrecke über dem Naturschutz (FABIAN, 2003).

Diese Probleme bestehen bei den anderen beiden Strecken (Unterlemnitz – Triptis, Schönberg – Ullersreuth) nicht, da die Gleise und die sonstige technische Ausstattung (Signalanlagen, Bahnübergänge) vorhanden und die Strecken nicht stillgelegt, sondern technisch gesperrt bzw. außer Betrieb sind. Die größte Schwierigkeit bei der Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken ist deren Finanzierung. Eine Förderung der Reaktivierungsmaßnahmen durch die öffentliche Hand bis zu 90 %, würde es dem

[1] Sustainable Transport Infrastructure and Intermodal Transport Concepts for Northern Europe (Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und intermodale Verkehrskonzepte für das nördliche Zentraleuropa)

Eisenbahninfrastrukturbetreiber erlauben, bei entsprechender Auslastung der Strecke über die Trassenentgelte seine Investitionen wiederzuerwirtschaften. Die Höllentalbahn könnte zudem durch das INTERREG-IIIa-Programm der EU zur strukturellen Verbesserung von Tourismus, Freizeit und Erholung sowie Verkehr gefördert werden. Der Landkreis Hof könnte bis 2006 diese Baumaßnahme mit 50 % gefördert bekommen. Generell kommen für die Schieneninfrastrukturprojekte auch Bundesmittel zur Förderung des Nahverkehrs in Frage.

DB Netz hat in den erwähnten Gesprächsrunden mehrfach erklärt, dass sie aus finanziellen Gründen eine Wiederinbetriebnahme der Oberland- und Höllentalbahn ablehnt und daher die Strecken an private Investoren abzugeben gedenkt. Private EIU bauen in der Regel zu deutlich geringeren Kosten, wenden den örtlichen Gegebenheiten angepasste Standards an, betreiben zudem Strecken deutlich günstiger und sind aufgrund ihrer kurzen Entscheidungswege deutlich flexibler als DB Netz. Andererseits ist DB Netz das einzige EIU, das direkt auf die Finanzierungsinstrumente des Bundes zurückgreifen kann. Alle anderen EIU sind auf Fördermittel der Länder angewiesen. Außerdem liegen die Trassenpreise von privaten EIU meist höher als die von DB Netz erhobenen. Im vorliegenden Fall würden aber etwaige höhere Trassenpreise auf den reaktivierten Bahnstrecken durch das Einsparen der Fahrten ausgeglichen, die durch das Teilen von Ganzzügen im Saalfelder Bahnhof entstehen.

Bei einem Lückenschluss Blankenstein – Marxgrün gilt es zu beachten, dass zu den im Gutachten von 1999 veranschlagten EUR 13 Millionen zusätzliche Kosten u.a. durch Wiedereinbau von Kreuzungsmöglichkeiten zwischen Marxgrün und Hof und die Ertüchtigung des Abschnitts Naila – Marxgrün für die höchste Streckenkategorie D 4 (d.h. für eine Achslast über 22,5 Tonnen) entstünden. Die Strecke Hof – Naila besitzt bereits diese Klassifizierung. Um die Strecke Naila – Marxgrün von C 4 (Achslast bis 18,5 Tonnen) auf D 4 hinaufstufen zu können, ist die Sanierung von zwei Brücken erforderlich. Auf thüringischer Seite ist im Jahre 2001 die Strecke Hockeroda – Blankenstein für ca. EUR 30 Millionen saniert und für die Erfordernisse des Güterverkehrs ausgelegt worden (Streckenkategorie D 4).

Bei der Oberlandbahn müssten aus Sicht der DB Netz u.a. auf einem acht Kilometer langen Abschnitt die Holzschwellen ausgetauscht, Stützmauern z.T. erneuert, zwei bis drei Brücken saniert, drei Schrankenanlagen modernisiert und acht unbeschrankte

Bahnübergänge mit Halbschranken getroffen werden. Zudem muss im Falle der Sanierung der Strecke mit der DEGES, die für den sechsspurigen Ausbau der A 9 zuständig ist, eine Abmachung bzgl. der Beteiligung an dem Neubau der Eisenbahnbrücke über die Autobahn (bei Moßbach) zu treffen.

Bei den zahlreichen Gesprächsrunden wurde offensichtlich, dass die Interessenssphären und Aufgabengebiete wie zu Zeiten der deutschen Teilung an der thüringisch-bayerischen Grenze enden und nur selten (wenn überhaupt) überregional zusammengearbeitet wird. Auf den Raum Lobenstein bezogen, enden die Planungen von beiden Seiten an den Flüssen Saale, Selbitz und Muschwitz. Diese Linie stellt die Grenze zwischen den Zuständigkeiten der Landesregierung in Erfurt und der Staatsregierung in München sowie zwischen den Niederlassungen Südost (Halle/Leipzig) und Süd (Nürnberg/München) von DB Cargo und DB Netz dar. Dieser Umstand erschwert die Verwirklichung überregionaler Schieneninfrastrukturprojekte, wie z.B. den Lückenschluss zwischen Blankenstein und Marxgrün, da aus finanziellen Gründen keine Seite den ersten Schritt wagen möchte. Die einzelnen Instanzen der Länder und des Bundes schieben sich stattdessen die Kompetenzen gegenseitig zu. Da bei der Höllentalbahn der Großteil der wieder aufzubauenden sechs Kilometer auf bayerischem Gebiet liegt, die großen Güterkunden jedoch in Thüringen ansässig sind, eignet sich die Frage hervorragend zum Hin- und Herschieben zwischen den Bundesländern. Auf diese Weise werden wichtige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur um Jahre verzögert. Dies ist auch ein Grund dafür, weshalb die DB AG zwischen 1994 und 2000 rund EUR 1,8 Milliarden Bundesmittel für Schienenwege, die nicht verbaut wurden, an den Bund zurückzahlen musste (ROST, 2003, S. 11).

Die Thematik der Streckenreaktivierungen im Raum Lobenstein und Hof erweist sich als sehr komplex und verdiente, weiter untersucht zu werden. Für den Schienengüterverkehr würden Streckenreaktivierungen u.a. eine größere Flexibilität bedeuten und damit verbunden zu einem größeren Wettbewerb zwischen mehreren EVUs führen, was sich kostenseitig positiv für die verladende Wirtschaft auswirken dürfte. Damit würde langfristig sichergestellt, dass ein möglichst hoher Prozentsatz der Frachten an die Schiene gebunden werden kann. Angesichts der stattfindenden Branchenkonzentration, den damit steigenden Güterverkehrsmengen und größer werdenden Bezugsradien, wäre dies im Raum Lobenstein von großer Wichtigkeit. Durch eine stärkere Nutzung der Schiene

könnte die Anzahl der LKW-Fahrten in Südostthüringen und Oberfranken begrenzt oder reduziert werden.

Durch SPNV-Bestellungen durch die Bundesländer Bayern und Thüringen ließe sich eine Grundauslastung der betroffenen Strecken längerfristig absichern. Das jeweilige EIU könnte dadurch Trassenerlöse aus einer Mischnutzung SPNV/Güterverkehr erzielen.

Für die Umsetzung ihrer Forderungen müssen Kommunen und Landkreise einheitlich auftreten. Es empfiehlt sich die Gründung einer Arbeitsgruppe bzw. eines Zweckverbandes, der sich dann einheitlich gegenüber den Ministerien auf Landes- und Bundesebene artikulieren kann. Nur so ist das Ziel einer nachhaltigen Verbesserung der Schieneninfrastruktur – und damit der gesamten Verkehrsinfrastruktur – in der Region zu erreichen.

Abbildung 75: Blankenstein – Zukunftsvision: Regionalbahn mit Reiseziel Hof Hbf. (Inszenierung & Foto: S. Winkler)

10. Die Stärkung des Schienengüterverkehrs – Chance für eine ganze Region

Die weitgehende Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene (bzw. auf die Binnenwasserwege) sowie die Vermeidung unnötigen Verkehrs sind die wichtigsten verkehrspolitischen Ziele am Anfang des 21. Jahrhunderts. Dazu bedarf es nicht nur veränderter politischer Rahmenbedingungen im europäischen Wirtschaftsraum und einer Neuorientierung der Verkehrsinfrastrukturpolitik, sondern auch einer verstärkten Kooperation der Verkehrsunternehmen und der Umsetzung betrieblicher Umweltschutzkonzepte. (DEITERS, 2002, S. 5) Wie solche Anstrengungen im regionalen Maßstab aussehen sollten und könnten, zeigt das vorliegende Konzept zur Verlagerung von Holzhackschnitzeltransporten auf die Schiene im Raum Lobenstein.

Das Rad-Schiene-System ist wegen des geringen Rollwiderstandes, der Spurführung und der hohen Automatisierungspotenziale insbesondere für das Fahren langer Zugverbände geeignet. Die Systemmerkmale sprechen aber nicht grundsätzlich gegen Einsatzfelder auf kurzen Distanzen, wie die Beispiele von Werkbahnen und Massengutzügen belegen. Die Reduktion des Aufgabenspektrums der Bahn ist größtenteils auf die Beurteilung des Zeit- und Kostenaufwandes im Verhältnis zu den flexiblen Straßenfahrzeugen zurückzuführen. (HILDEBRANDT, 1996, S. 113) Dass sich aber - nach genauer Analyse der konkreten Bedingungen einer Region - der Transport von Massengütern auf der Schiene sogar auf 15-Kilometer-Distanzen lohnen kann, zeigt sich beispielsweise im hier bearbeiteten Raum Lobenstein. Die von der DB AG aufgestellte These, dass sich Schienengüterverkehr erst ab einer Entfernung von 100 bis 150 Kilometern rechnet, ließ sich in diesem Fall widerlegen.

Regionaler Güterverkehr auf der Schiene scheitert oftmals nicht an den technischen und betrieblichen Potenzialen des Rad-Schiene-Systems, sondern an den verkehrspolitischen und strukturellen Rahmenbedingungen, wie sie heute vorzufinden sind. Der Rückgang im Verkehrsaufkommen des Eisenbahngüterverkehrs zeigt, dass es die Bahn ohne spürbare Veränderungen im Preis-Leistungs-Verhältnis bis heute nicht geschafft hat, Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu bewirken. Politischen Lippenbekenntnissen, den umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn zu stärken, stehen z.T. völlig konträre Handlungsweisen gegenüber. (HILDEBRANDT, 1996, S. 150f.)

Die Regionalisierung von Teilnetzen bzw. Einzelstrecken, d.h. Übernahme durch NE-Bahnen oder neue Regionalgesellschaften, eröffnet Chancen, mit maßgeschneiderten Konzepten einen effizienteren und kundenorientierten regionalen Schienengüterverkehr zu verwirklichen. Dank des Wettbewerbs auf der Schiene wird es zukünftig zu weiteren Kostensenkungen kommen, währenddessen der LKW-Transport durch Abgabenerhöhungen (LKW-Maut, Mineralölsteuer) weiter belastet wird. Daher sollte es Eisenbahnverkehrsunternehmen gelingen, mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Aber: Offensichtlich bestehen auf Seiten der Eisenbahnen noch Defizite bei der Pünktlichkeit, Flexibilität und auch Kundenfreundlichkeit. Die Kunden erwarten nicht mehr den Transport von A nach B, sondern die Einbindung der Güterbeförderung in ihr Gesamtkonzept, für das die Güterbahnen innovative Lösungen anbieten, in das sich die Eisenbahnen zumindest mit neuartigen Formen der Kooperation und der Übernahme von zusätzlichen Leistungen einbringen sollten. Wenn dies mit mehr Pünktlichkeit (bzw. frühzeitiger Information bei Unregelmäßigkeiten zwecks flexibler Anpassung bei allen Beteiligten) einhergeht, dann bestehen große Potenziale für den zukünftigen Eisenbahngüterverkehr auch bei weniger bahnaffinen Gütern (VDV, 2002, S. 16ff.).

Trotz der schrittweisen Verteuerung des Straßentransportes wird aber der Wettbewerbsdruck seitens der Straße weiter erhalten bleiben, da z.B. mit der EU-Osterweiterung verstärkt Billiganbieter aus den mittel- und osteuropäischen Staaten auf den Markt drängen werden. Dies ist v.a. in der Grenzregion von Bayern, Sachsen und Thüringen zur Tschechischen Republik (und damit auch im Untersuchungsgebiet) zu befürchten. Ein weiterer Rückzug der Bahn aus der Fläche und damit die Verschlechterung der Angebote - bis hin zum völligen Infrastrukturabbau - könnten die Konsequenz einer solchen Entwicklung sein. Und ist der Gleiskörper auf einer Strecke erst einmal abgebaut, ist eine Reaktivierung mit großen Schwierigkeiten verbunden. Das Beispiel der Höllentalbahn zeigt dies.

So lange der Gütertransport auf der Straße günstiger ist als der auf der Schiene, wird kein Wirtschaftsunternehmen allein aus „good will“ verstärkt die Schiene nutzen. So wie die Bahnen zu wirtschaftlichem Handeln gezwungen sind, ist das die verladende Wirtschaft natürlich auch. Forderungen nach einer vollständigen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sind schon aufgrund von Kapazitätsproblemen auf den Schienenstrecken und in den Bahnhöfen nicht realisierbar. Der gelegentlich geäußerte Wunsch, möglichst alle LKW aus dem Straßenbild zu verbannen, ist ökologisches Wunschdenken. Auch die

vorliegende Arbeit belegt, dass es weiterhin einen gesunden Mix aus Straßen- und Bahntransporten geben wird und muss. Auf den großen Vorteil des LKW, seine relativ hohe Flexibilität, kann nicht völlig verzichtet werden. Hauptaufgabe von Politik und Wirtschaft sollte aber angesichts der stetig anwachsenden Güterverkehrsmengen eine verstärkte Förderung des Schienengüterverkehrs (Gleisanschlussförderung) und die Vernetzung von LKW und Bahn in Branchen und Gegenden sein, wo eine ausschließliche Nutzung der Schiene nicht möglich ist (kombinierter Verkehr).

Eine ausgewogene Entwicklung der Straßen- und der Schieneninfrastruktur ist für das wirtschaftliche Wohlergehen der gesamten Region um Lobenstein und der Unternehmen wichtig. Die Unternehmen sind auf die Region ebenso angewiesen, wie die Region auf die Unternehmen. Allen Beteiligten bieten sich große Chancen, in der wirtschaftlichen Entwicklung und damit zur Arbeitsplatzsicherung beizutragen. Angesichts der zahlreichen geographischen Ungunstfaktoren und der zukünftigen Konkurrenz durch das in Bau befindliche Zellstoffwerk in Stendal, ist der Ausbau des Schienennetzes in der Region für die ZPR von nahezu existenzieller Bedeutung. Letztendlich erlaubt nur eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur weitere Investitionen in dieser strukturschwachen Region.

Nicht zu unterschätzen ist der Werbeeffekt für gelungene Streckenreaktivierungen sowie Verlagerungen von Holztransporten auf die Schiene. Wenn alle, d.h. Politik, Wirtschaft und Bevölkerung, diesbezüglich gemeinsame Anstrengungen zur Erreichung dieses Zieles unternehmen, können sich auch alle den Erfolg an die Fahnen heften. Der Raum Lobenstein hat die Chance, durch Pilotprojekte im Rahmen der Gleisanschlussförderung und durch eine überdurchschnittliche Nutzung der Schiene für den Güterverkehr zu einer deutschlandweit beachteten Modellregion für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu werden. Des weiteren ist auch mit einem Aufschwung des Schienenpersonennahverkehrs und damit auch des Tourismus auf thüringischer wie auf oberfränkischer Seite zu rechnen. Die damit verbundenen Multiplikatoreffekte werden sich im sekundären und tertiären Sektor gleichermaßen bemerkbar und damit die gesamte Region langfristig für Bevölkerung und Unternehmen attraktiv machen.

Zukünftig ist darauf zu achten, dass die öffentliche Hand nicht nur Investitionen der Wirtschaft, sondern zugleich auch die dazugehörige Verkehrsinfrastruktur fördert. Wenn dies nicht beachtet wird, führt dies zu einer „logistischen Katastrophe“, wie das der

Bürgermeister des Moorbades Lobenstein, Peter Oppel, bezugnehmend auf die Verkehrssituation im südlichen Saale-Orla-Kreis, in einem Gespräch formulierte.
Bevor der erste Hackschnitzelzug vom Bahnhof Ebersdorf-Friesau nach Blankenstein rollen kann, müssen zunächst Politik und Gesellschaft ihren Willen zu Umstrukturierungen zugunsten der Schiene nicht nur bekunden, sondern durch konkretes Handeln in der Praxis ermöglichen. Dies muss durch veränderte Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik erfolgen. Der Schiene muss mindestens die gleiche Bedeutung eingeräumt werden wie der Straße. Die betroffenen Kommunen im Raum Lobenstein und im Landkreis Saale-Orla haben dies bereits erkannt. So soll noch im Jahre 2003, zusammen mit dem oberfränkischen Landkreis Hof, ein überregionales Verkehrsinfrastrukturkonzept entwickelt werden, das die zukünftigen verkehrsplanerischen Maßnahmen unter Berücksichtigung der dramatischen Güterverkehrsentwicklung in der Region darstellen soll. Nur so können die Verkehrsprobleme klar definiert und gelöst werden.

Nun gilt es, auch das Land Thüringen von der dringenden Notwendigkeit von Streckenreaktivierungen und der Bestellung von Schienenpersonennahverkehr zu überzeugen, der den wirtschaftlichen Betrieb einer wieder in Betrieb genommenen Strecke sicherstellen würde. Auch die Bundesregierung sollte baldigst die Gesetze zur Gleisanschlussförderung verabschieden. Erst dann haben die holzverarbeitenden Unternehmen im Raum Lobenstein die Planungssicherheit, Gleisbaumaßnahmen und die Errichtung von Umschlaganlagen beispielsweise für den Hackschnitzeltransport durchzuführen. Auch zusätzliche Investitionen in den Wirtschaftsstandort hängen vom Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur ab.

Die verladende Wirtschaft im südlichen Saale-Orla-Kreis hat den erklärten Willen, verstärkt für ihre Gütertransporte die Schiene zu nutzen.

Die Politik ist nun am Zuge – im wahrsten Sinne des Wortes.