

HOELLENNETZ

Initiative zur Wiederbelebung der Höllentalbahn
Fritz Sell Birkigtweg 5 95119 Naila
Tel. 09282 - 56 00 Fax 09282 - 96 38 545
Stefan Winkler Stengelstr. 17 95119 Naila
Tel. 09282 - 57 85

E-mail HOELLENNETZ@gmx.net
Home www.hoellennetz.de

Ferienregion Selbitztal

Geschäftsstelle Tourist-information
Marktplatz 12 95119 Naila Telefon 09282-6868
ferienregion@selbitztal.de www.selbitztal.de

Protokoll des Forums am 16.05.2003 in Naila zur Wiederbelebung der Höllentalbahn

Frank Stumpf, Vorsitzender der Ferienregion Selbitztal und Bürgermeister der Stadt Naila begrüßte die Anwesenden mit einem Zitat der Initiative HOELLENNETZ:

Die Bahn würde fundiert belegten Verkehrsbedarf für Personen und Güter wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll bedienen und als Bindeglied zwischen Thüringen, Bayern und Böhmen wieder ihre geschichtlich und gesellschaftlich gewachsene Rolle erfolgreich spielen.

Er bemängelte die in München zelebrierte Unzugänglichkeit der Langfassung des Gutachtens aus dem Jahr 1998/1999 und dass dieses Gutachten keine Aussagen zum Güterverkehr beinhaltet.

Das Gutachten aus dem Jahre 1998 zu den Möglichkeiten der Reaktivierung der Höllentalbahn weist in der Analyse des Personenverkehrs ein Gesamtfahrtenaufkommen von 490 und 790 Personen/d für die Streckenabschnitte Saalfeld-Blankenstein sowie Hof-Bad Steben aus. Im Falle eines Lückenschlusses zwischen Blankenstein und Marxgrün wird ein Gesamtfahrtenaufkommen von 2030 Personen/d für die durchgehende Strecke Saalfeld-Hof/Bad Steben prognostiziert, referierte Dr.Ing. Jobst Zander, IC consulenten Ziviltechniker GmbH, Projektleiter bei der Erstellung des Gutachtens.

Das Aufkommen einer durchgehenden Bahnstrecke Saalfeld-Hof/Bad Steben erscheint auch aus heutiger Sicht insofern real, als dass im damaligen Gutachten nahezu ausschließlich von den möglichen Potenzialen im **Binnenverkehr** ausgegangen wurde, der insbesondere vom Schüler- und berufsbedingten Pendlerverkehr geprägt wird. Einem höheren Aufkommen stehen vor allem auf der Relation Saalfeld-Blankenstein

- die schlechte Erreichbarkeit der Zugangsstellen,
 - das vergleichsweise geringe Bedienungsangebot sowie
 - die Konkurrenz des regionalen Busverkehrs
- entgegen.

Allerdings konnten damals noch nicht die Konsequenzen der EU-Osterweiterung auch für das Verkehrsaufkommen im Tourismus- bzw. Besucher- und Einkaufsverkehr der Region berücksichtigt werden. Aber gerade im Tourismusverkehr gelten für die Bahnbenutzung andere Maßstäbe und die Ausschlusskriterien „schlechte Erreichbarkeit der Zugangsstellen“ sowie „geringes Bedienungsangebot“ wirken weniger gravierend.

Inzwischen liegen auch mit dem EU-Projekt „Sustrain“ erste Ergebnisse länderübergreifender Verkehrsuntersuchungen für den Großraum östliche Bundesländer, Westpolen, Republik Tschechien, Slowakische Republik, Ungarn und Österreich vor.¹ Diese belegen z.B. für das sächsisch/tschechische Grenzgebiet, dass als Folge der EU-Osterweiterung

¹ Sustainable Transport Infrastructure and Intermodal Transport Concepts for Northern Europe (Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und intermodale Verkehrskonzepte für das nördliche Zentraleuropa)
Wien/Budapest/Prag/Erfurt (2002)

- mit einer erheblichen Verkehrszunahme sowohl im Straßen- wie auch im Schienenverkehr zu rechnen ist,
- vor allem die grenznahen Räume den stärksten verkehrlichen Veränderungen im Verkehrsaufkommen ausgesetzt sein werden und
- die derzeitige Verkehrsinfrastruktur den künftigen Anforderungen nicht gewachsen ist.

Glauben Sie nicht dass diese länderübergreifenden Verkehrsströme um die Region Hof einen Bogen machen werden, mahnte Zander.

Der Verkehrsmengenzuwachs im Schienenverkehr auf einer durchgehenden Relation Hof-Bad Steben bzw. Marxgrün-Blankenstein-Saalfeld wird dabei weniger durch die Berufspendler, als vielmehr durch den Tourismus- und Erholungsverkehr bestimmt werden. Zu dieser Annahme gibt es mehrere Gründe:

- Im tschechischen Bäderdreieck Karlsbad, Franzensbad und Marienbad wird nach erfolgtem EU-Beitritt mit einem stark wachsenden Kurgastaufkommen vor allem aus der Bundesrepublik Deutschland gerechnet. Derzeit sind jedoch die von der Bahn angebotenen Reisezeiten und Reisebedingungen für einen nichtmotorisierten Kurgast etwa aus Erfurt völlig unakzeptabel. Bei einem entsprechenden Ausbau und Angebot der Verbindung Saalfeld-Hof-Marktredwitz-Cheb-Franzensbad wird sich die Situation jedoch entscheidend verbessern.
- Es ist anzunehmen, dass der Bekanntheitsgrad des Höllentals in den östlichen Bundesländern weiter zunehmen und die Region um Lichtenberg, Hölle, Marxgrün, Bad Steben und Hof für den Urlaubsverkehr etwa aus dem Raum Thüringen/Sachsen immer attraktiver wird. Gleiches dürfte für Blankenstein als Anfangs-/Endpunkt des Thüringer Rennsteigs für den Urlaubsverkehr aus den alten Bundesländern gelten.

Insgesamt dürfte der bevorstehende Beitritt der mittel- und osteuropäischen Staaten zur EU zu einer erheblichen Aufkommenssteigerung im schienengebundenen Personenverkehr führen, von der im erheblichen Umfang auch eine reaktivierte Eisenbahnverbindung Hof-Blankenstein-Saalfeld profitieren wird.

Der Naturschutzdiskussion als Hinderungsgrund für die Höllentalbahn entgegnete Zander mit dem Verweis auf vielfältige Beispiele wie die Harzer Schmalspurbahnen mitsamt der Brockenbahn, wo sich Naturschutz, Tourismus und Bahn keinesfalls ausschliessen.

Leonhard Nossol, Geschäftsführer Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG, kritisierte insbesondere, daß es zwischen Thüringen und Bayern kein länderübergreifendes Konzept für die Straßen- und Schieneninfrastrukturentwicklung gibt.

Er vertrat die fünf holzverarbeitenden Unternehmen des Kompetenzzentrums Holz im Lobensteiner Raum.

Allein diese fünf Betriebe transportieren jährlich 4,7 Mio. t Güter bei einem Schienenanteil von lediglich 13 %. Es bleiben jährlich 324.000 LKW - Fahrten auf teilweise engen Straßen mit vielen Ortsdurchfahrten.

Obwohl Thüringer Wald und Frankenwald als ein Wirtschaftsraum anzusehen ist, gibt es nur wenige leistungsfähige Straßenverbindungen und keine Schienenverbindungen.

Die vorhandene Situation im Saale - Orla - Kreis, mit nur einer bereits weitgehend ausgelasteten Schienenanbindung über Saalfeld, begrenzt die Bemühungen der Verlader, ihren Schienengüterverkehrsanteil auf 30 % zu erhöhen.

Das gegenwärtige Verhalten von DB Cargo und DB Netz mit einem Rückzug aus der Fläche widerspricht direkt den politischen Vorgaben zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Ohne die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken wird es nicht möglich sein, ein Potential von 110.000 LKW-Fahrten jährlich auf die Schiene zu verlegen.

Fehlende Zulaufstrecken bilden sogar ein Investitionshindernis, z. B. für neue Gleisanschlüsse in Friesau, beim Spanplattenwerk BHT und Sägewerk KHT.

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bedeutet mehr Lebensqualität in der gemeinsamen Region und einen erheblichen Imagegewinn, erläuterte Nossol.

Die Industriebetriebe des Holzkompetenzzentrums wünschen sich eine gemeinsame Arbeit zwischen Thüringen und Bayern mit dem Ziel der Einigung auf ein länderübergreifendes Infrastrukturkonzept. Besonders erwünscht ist eine Unterstützung der Randregion Nord-Ost-Oberfranken durch das Land Bayern.

Der Bund Naturschutz Hof konnte in der bisherigen Diskussion um die Wiederinbetriebnahme der Höllentalbahn keine abschließende Stellungnahme abgeben. Innerhalb des Naturschutz und Umweltschutzverbandes werden zwei gegensätzliche Ansichten diskutiert, führte Udo Benker Wienands, Vorsitzender der Kreisgruppe Hof des Bund Naturschutz, aus.

Im Sinne des klassischen Naturschutzes ist zum einen das Höllental als einziges Durchbruchstal Oberfrankens vor allem wegen seiner äußerst schützenswerten Flora, seines Schutzstatus als Naturschutzgebiet und FFH-Schutzgebiet als vorrangig schützenswert eingestuft. Jede Änderung der Verhältnisse, die zu einer Gefährdung der bestehenden Tier- und Pflanzenwelt führen würde, muss demzufolge vermieden werden.

Zum anderen hat der Bund Naturschutz als Umweltschutzverband aber auch eine umweltschonende Verkehrspolitik seit Jahren auf der Agenda. Durch die Wiedereröffnung der Höllentalbahn ließe sich sowohl Individualverkehr als auch Güterverkehr in erheblichen Umfang vermeiden. Die Entlastung der Umwelt durch schädliche Abgase und die Reduzierung der Energieverbrauchs hat nicht zu unterschätzende positive Effekte. Die Einbindung der Höllentalbahn in die historische Verbindung zwischen Saalfeld über Hof nach Eger ist von nationaler und internationaler Bedeutung.

Benker-Wienands: Die Schutzauswirkung auf ganze Lebensräume ist genauso wichtig wie Artenschutz, bei solchen klassischen Zielkonflikten sind wir noch in der Lernphase.

Aufgrund des immensen Flächenverbrauchs in Bayern für Bau und Strassen wären Schienenprojekte eindeutig zu bevorzugen. Setzt man die Messlatte der Wertigkeit von Naturschutz bei Straßenbauprojekten zur Bewertung von Schienenprojekten an, müssten hierbei ja eher weniger Hinderungsgründe vorliegen.

Bei den Betrachtungen zum Naturschutz darf dann jedoch auch nicht von Seiten des Landrats Hering ein Rad- oder Wanderweg auf der Trasse diskutiert werden.

Die Grünen im Bayerischen Landtag setzen sich für die Reaktivierung der Bahnstrecke Marxgrün-Blankenstein durch das Höllental ein, erklärte Ulrike Gote, Bündnis 90/die Grünen, Abgeordnete des bayerischen Landtags aufgrund terminlicher Verhinderung in einem Statement.

Die Bahn wäre ein Bindeglied zwischen den Oberzentren Saalfeld und Hof. Die so geschaffene Erweiterung des Egronet nach Thüringen steht in engem Zusammenhang mit der Bahnstrecke Selb-Asch-Plößberg: Die West-Ost-Verbindung von Saalfeld über Hof nach Eger gewinnt vor der bevorstehenden EU-Erweiterung zunehmend an Bedeutung.

Weiter hieß es in ihrem Statement: „Das verkehrliche Potenzial der Höllentalbahn ist nicht zu unterschätzen. Sie würde zum einen dem Schienenpersonenverkehr dienen, hätte zum anderen aber auch eine wichtige Funktion im Güterverkehr. Der Bedarf ist offensichtlich. Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit der Strecke müssen unbedingt das Potenzial für den Güterverkehr berücksichtigen. Mehr Güter auf die Schiene: Dies würde die ohnehin verkehrlich stark belastete Region spürbar entlasten und wäre auch im Sinne des Klimaschutzes zu begrüßen.

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke würde sicher einen Eingriff in die Natur bedeuten: Die Natur hat sich das Höllental zurück erobert. Gerade durch die ehemalige Bahnstrecke ist hier ein ganz außergewöhnliches Biotop entstanden. Dennoch ist meines Erachtens dieser Eingriff zu rechtfertigen. Die wiederbelebte Bahnstrecke dient letztendlich auch Natur und Umwelt. Hier würde durch das Höllental ja keine neue Schneise geschlagen. Der Bahnkörper ist ja noch vorhanden. Einer sensiblen Sanierung der Strecke, bei der die Eingriffe in die Natur so gering wie möglich gehalten werden, steht der Naturschutz meiner Meinung nach nicht entgegen. Die Bahnstrecke könnte schließlich auch dazu beitragen, dass das Höllental mit all seinen Schönheiten und in seiner verbindenden Funktion den Menschen wieder näher gebracht wird.

Wie hinderlich ist denn der Personenverkehr auf der Schiene für den Güterverkehr nach Saalfeld und wie würde diese Situation auf Blankenstein-Hof aussehen?, fragte Alexander König, CSU, Abgeordneter des bayerischen Landtags.

König erklärte den unzufriedenstellenden Zustand, dass bisher keinerlei Untersuchungen zum Güterverkehr vorliegen, mit formellen Zuständigkeiten zwischen Bund und Land.

Eine Bahnstrecke brauche alle Einnahmequellen von Trassenentgelten. Deshalb sind Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr die optimale Grundlage für die Wiederbelebung der Höllentalbahn, erklärte Volker Griesbach, LRA Hof Abt. Nahverkehr.

Um die erklärten Ziele der Verlagerung und Politik, mehr Güter auf die Schiene zu verwirklichen, muss in diesem speziellen Fall erstmal Infrastruktur vorhanden sein, sprach Götz Walther vom Verband deutscher Verkehrsbetriebe VDV, Berlin, und verwies auf derzeitige Gleisanschlussförderprogramme.

Die Wiederbelebung der Höllentalbahn würde in der Güterlogistik erhebliche Vorteile bei den Südverkehren und in der Gesamtkapazität des Lobensteiner Raumes bringen.

Regionale Schienenprojekte sind im Bundesverkehrswegeplan nicht aufgeführt (Schienenprojekte beginnen erst ab ca. 50,- Mio. Euro). Deshalb muss das Land Bayern hier für die Höllentalbahn massiv auftreten.

Nach juristischer Prüfung ist festzustellen, dass die nachwievor gewidmete Bahnlinie Triptis-Marxgrün höher zu bewerten ist als die NSG Verordnung Höllental. Dies gelte auch wenn keine Gleise mehr liegen.

Um das Projekt in der jetzigen Phase weiterzubewegen, bedarf es einer hauptamtlichen Koordinierungsstelle.

Thüringer Wald und Frankenwald, der Name trägt es in sich, wir sind eine vom Holz geprägte und durch die bekannten Geschäftsbeziehungen zusammenhängende Region und Wirtschaftsregion; Klaus Adelt, stellvertretender Landrat und Bürgermeister der Stadt Selbitz. Die komplette Einigkeit zum Bekenntnis zur Höllentalbahn scheidet jedoch am Landratsamt Hof mit dem Verweis auf Naturschutzbedenken.

Die Bayerische Staatsregierung erklärte Oberfranken vor kurzem zur Logistikregion, erläuterte Christian Auffhammer, Leiter der Logistikagentur Oberfranken und sieht dabei durchaus Gemeinsamkeiten zur Höllentalbahn.

Die A93 wurde nach einvernehmlicher Einigung privat vorfinanziert, warum sollte das nicht auch bei der HTB mit einem vertrauenswürdigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen machbar sein?

Die Höllentalbahn wird ein Erfolg, davon bin ich überzeugt, Hartmut Sander, Geschäftsführer der Thüringer Eisenbahn und Infrastrukturbetreiber des Sonneberger Netzes.

Bereits kurz nach der Wiedereröffnung haben die Verkehrszahlen alle Erwartungen weit übertroffen. In Thüringen unterstützte das Land die Reaktivierung vollumfänglich, hauptsächlich unter der Prämisse Förderung des Tourismus. *Die für die Höllentalbahn anstehenden Güterverkehre könnten wir uns nur wünschen. Immerhin wird das Hartstelnwerk Hüttengrund jetzt wieder über die Schiene bedient.*

Infrastrukturelle Verbindungen zwischen Wirtschaftsräumen sind absolut notwendig. Deshalb unterstützt die IHK Bayreuth die Bemühungen zur Wiederbelebung der Höllentalbahn, so Wolfram Brehm von der IHK Bayreuth.

Er wird klären, ob über Förderprogramme Zuschüsse für das notwendige Erweiterungsgutachten organisierbar sind.

Es wäre interessant zu wissen, ob der unrechtmässige Weichenrückbau im Bahnhof Marxgrün im Jahr 1999 bei einem Wiederaufbau der Strecke juristisch von der DB Netz AG wieder eingefordert werden könnte, so Werner Klingbiel, PRO BAHN Mittel- und Oberfranken.

Er sieht aufgrund der Rechtssprechung, wonach die Widmung der Strecke über dem Naturschutz steht, keine Veranlassung für das Landratsamt, gegen die Wiederbelebung der Höllentalbahn aufzutreten.

Die Bemühungen zur Wiederbelebung der Höllentalbahn werden von Seiten des Landkreises Saale-Orla-Kreis voll unterstützt, bekräftigte Herr Anders als Stellvertreter des Landrats Rossner. Die Grenze der Zumutbarkeit durch Straßenverkehrsbelastung im Lobensteiner Raum für die Bevölkerung ist erreicht. Im Zuge der Reaktivierung der Höllentalbahn und der Oberlandbahn wäre eine Flügelung der Personenzüge in Unterlemnitz sinnvoll. Ein länderübergreifender geeinigter Auftritt ist notwendig, um die Freigaben von der thüringer Nahverkehrsgesellschaft und Bayerischen Eisenbahngesellschaft für die Erstellung des Fortsetzungsgutachtens zu erhalten.

Bei der Diskussion zu den Herstellungskosten der Höllentalbahn (15 Mio. Euro) veranschaulichte Leonhard Nossol die Kostengrösse: *Die fünf Betriebe haben im Jahr ca. 50 Mio. Euro Logistikkosten. Bei einem avisierten Schienenanteil von 30 % würden davon allein im Jahr 15 Mio. Euro auf der Schiene erwirtschaftet!*

Weitere nötige Schritte sind nun die Finanzierung des Fortsetzungsgutachtens sicherzustellen, sowie Überzeugungsarbeit bei den Zweiflern zu leisten, um die notwendige einige Haltung in den nächsten

Gesprächen auf Landes- und Bundesebene zu erzielen, fügte Fritz Sell von der Initiative HOELLENETZ an.

Das Forum bekräftigte abschließend gemeinsam die Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit der Höllentalbahn.

Teilnehmerliste

1. Hartmut Sander Dipl.-Ing. (FH), Geschäftsführer, Erfurter Gleisbau, 99092 Erfurt, Binderslebener Landstraße 183, erfurter-gleisbau@de
2. Wolfram Brehm, IHK Oberfranken Bayreuth, 95440 Bayreuth, brehm@bayreuth.ihk.de
3. Günter Anders, Landratsamt Saale-Orla-Kreis, 07907 Schleiz, Oschitzer Straße 4
4. Alexander König MdL, 95138 Bad Steben, Postfach 1107, Alexander.Koenig@bayern.landtag.de
5. Ottmar Griesbach, 2. Bürgermeister Marktgemeinde Bad Steben, 95138 Bad Steben
6. Volker Griesbach, Landratsamt Hof / Nahverkehrsplanung, 95028 Hof, Schaumbergstraße 14, oePNV@landkreis-hof.de
7. Beyer Matthias, 1. Bürgermeister Gemeinde Köditz, Talstraße 2, 95189 Köditz
8. Götz Walther, Verband Deutscher Verkehrsunternehmer, 10623 Berlin, Straße des 17. Juni 114, walther@vdv.de
9. Leonhard Nossol, Geschäftsführer, Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG, Hauptstraße 16, 07366 Blankenstein, leonhard.nossol@zpr.de
10. Géza Schubert, Diplomand Hackschnitzellogistik, ZPR Logistik GmbH, Hauptstraße 16, 07366 Blankenstein, geza.schubert@zpr.de, geza.schubert@gmx.de
11. Rolf Wunsch, KHT Klausner Holz Thüringen GmbH & Co. KG, Leiter Rundholzeinkauf, Am Bahnhof 123, 07929 Saalburg-Ebersdorf, rolf.wunsch@kht.de
12. Jürgen Köhler, Geschäftsführer, Delta Holz GmbH & Co. KG / Holz-Service-Logistik, Dr.-Rudolf-Schieber-Str. 2, 73463 Westhausen, koehler@deltaholz.de
13. Christian Auffhammer, Geschäftsführer, Logistik Agentur Oberfranken e.V., Ossecker Str. 174, 95030 Hof, auffhammer@logistics-ofr.de
14. Michael Pelz, 1. Vorsitzender Modell- und Eisenbahnclub Selb-Rehau e.V., Schillerstraße 1, 95111 Rehau, kfpelz@gmx.de
15. Udo Benker-Wienands, 1. Vorsitzender Bund Naturschutz Kreisverband Hof, Raitschin 5, 95194 Regnitzlosau benkerwienands@gmx.de
16. Werner Klingbiel, stellv. Vorsitzender ,PRO Bahn Regionalverband Mittel- und Oberfranken, Ebenreuther Str. 22 b, 90482 Nürnberg, ute-und-werner-klingbiel@gmx.de
17. Jobst Zander Dr.-Ing., iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, Platz des Friedens 3, 07774 Camberg, jobst.zander@gmx.de
18. Hermann Seiferth, Leiter Hauptverwaltung Landratsamt Hof, Schaumbergstraße 14, 95032 Hof, hauptamt@landkreis-hof.de
19. Dr. Josef Rettenmeier jr., Rettenmeier Holzindustrie, Industriestraße 1, 91634 Wilburgstetten email@rettenmeier.com
20. Klaus Adelt, stellv. Landrat / 1. Bürgermeister Stadt Selbitz, Bahnhofstraße 2, 95152 Selbitz, buergemeister@selbitz.de
21. Frank Stumpf, 1. Bürgermeister Stadt Naila, Marktplatz 12, 95119 Naila, frank.stumpf@naila.de
22. Stefan Winkler, Hoellennetz, Stengelstraße 17, 95119 Naila, HOELLENNETZ@gmx.de
23. Fritz Sell, Hoellennetz, Birkigtweg 5, 95119 Naila, HOELLENNETZ@gmx.de
24. Edgar Findeiß, Ferienregion Selbitztal, Marktplatz 12, 95119 Naila, edgar.findeiß@selbitztal.de