



Nürnberg, 11.04.2004

Statement von PRO BAHN zum Beschluß, die NBS/ABS Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg weiterzubauen und den zeitgleichen Überlegungen von Politik und bundeseigener DBAG keinen Ausbau der Schieneninfrastruktur für das thür. Holzkompetenzzentrum vorzunehmen und stattdessen den Industriestandort Ebersdorf Friesau von der Schiene abzuhängen.

PRO BAHN begrüßt es, wenn Politiker für die Zukunft denken und Visionen haben.

PRO BAHN kann allerdings die Feststellung der Verkehrsministerkonferenz, dass Erfurt, Nürnberg und München ab 2025 in der Bedeutungslosigkeit versinken, sollte dann keine Neubaustrecke von Halle über Erfurt nach Nürnberg bestehen, nicht nachvollziehen. Wenn eine Bahnverbindung wichtig ist, ist sie es schon heute, nicht erst in 20 Jahren!

PRO BAHN bedauert, dass bis dahin der Raum um Blankenstein und Hof, eine heute schon strukturschwache Region, wegen fehlender Schienenverkehrsinfrastruktur seine letzten Industriebetriebe schon lange verloren hat und einzig noch dem LKW Transit aus Polen und der Tschechischen Republik in Richtung Süd- und Mitteleuropa dienen wird. Das ergibt sich jedenfalls aus den jüngsten Vorgaben der Politik und der bundeseigenen DBAG. Vom wohl dann auch nicht mehr bestehenden Wirtschaftszweig Tourismus in dem zukünftigen „Strassenverkehrspark Franken- und Thüringerwald“ ganz zu Schweigen.

Mit allen Mitteln verhindern ebendieselben Kräfte, die ohne NBS in 20 Jahren den wirtschaftlichen Kollaps für Thüringen und Franken befürchten, eine Privatinvestition der um Blankenstein und Ebersdorf Friesau ansässigen Holzindustrie in Höhe von ca. 250 Mio. Euro. Ja sie fördern durch ihr Verhalten wissentlich sogar deren vollständigen Umzug in die neuerrichteten Werke in Wismar und Niedergörne bei Stendal.

Sie verweigern der Industrie nicht nur den dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur, ja sie wollen sogar den bestehenden Gleisanschluß unter dem rollenden Rad kündigen.

Wegen der derzeit nicht betriebenen Oberlandbahn zwischen Triptis und Ebersdorf - Friesau und der fehlenden Bahnverbindung von Asch(CR) und Hof nach Blankenstein besteht aktuell nur die Strecke von Saalfeld nach Unterlemnitz. Durch diesen Engpass sieht sich die DBAG aber nicht in der Lage genügend Güterzüge befördern um die Firmen in Blankenstein und Friesau bedarfsgerecht bedienen zu können. Sie sieht sich nicht in der Lage, mehr als 900.000 Tonnen/Jahr zuzustellen bzw. abzufahren.

Der Rest muß mit LKW gefahren werden. Es werden bereits heute Produkte aus Friesau mangels Gleiskapazitäten auf der Straße nach Saalfeld gefahren um dort auf die Schiene umgeschlagen zu werden

Die 5 großen holzverarbeitenden Unternehmen im Saale – Orla - Kreis (Holz-Kompetenz-Zentrum) möchten seit langem ihr Güteraufkommen auf der Schiene von derzeit 13 % bei insgesamt 4,7 Mio.t Fracht auf mindestens 34 % steigern und damit umgehend jährlich 110.000 LKW Fahrten einsparen. Dennoch wird jeder Ausbau der Bahn-Infrastruktur verweigert.

Selbst eine von PRO BAHN überprüfte, Verdoppelung der Zahl der Güterzüge zwischen Saalfeld und Blankenstein würde mit dann maximal 1,25 Mio. Jahrestonnen das von der Industrie bereits heute für notwendig erachtete Transportvolumen von 1,6 Mio. Tonnen nicht ermöglichen. Die vorhandene Strecke lässt diese Ausdehnung der Zugzahlen allerdings tatsächlich nicht zu. Zudem nicht berücksichtigt sind dabei die Situation im Bereich Unterlemnitz und Ebersdorf - Friesau sowie die Einrichtung geplanter Pendelzüge zwischen den Klausner Werken in Friesau und Stendal(Niedergörne), die Hackschnitzelpendel zwischen KHT Friesau und ZPR Blankenstein, sowie zwischen Rettenmeier in Ullersreuth, der ZPR iBlankenstein. Während sich für die Pendelverkehre der Firma Klausner und die Transporte nach Wismar gerade auch die Oberlandbahn und deren Fortsetzung über Gera nach Norden anbietet, ist der Verkehr von Ullersreuth nach Blankenstein sinnvollerweise über die Höllentalbahn abzuwickeln.

Würde es sich bei den notwendigen Infrastrukturmaßnahmen um Straßen oder Eisenbahnschnellstrecken und nicht um Zweigbahnen handeln, wären die Politiker die ersten, die deren umgehende Realisierung forderten. Der wirtschaftliche Sinn spielte bei Straßen und DB Neubaustrecken noch nie eine Rolle.

Während in die Neubaustrecke etwa 8 Mrd. Euro investiert werden sollen, würde der Streckenausbau zwischen Asch – Hof – Blankenstein und Triptis, einschließlich des Wiederaufbaues der fränkischen Höllentalbahn, mit Schaffung zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe und Wiederertüchtigung der derzeit auf ein Minimum abgeschmolzenen Sicherungstechnik maximal 50 Mio. Euro kosten.

Dieses Geld ist aber angeblich nicht aufzutreiben. Die Strecken sind bei den zugesagten ca.1,6 Mio. Tonnen Fracht jährlich (mit wachsender Tendenz,) als Strukturmaßnahme nicht notwendig und außerdem von der DBAG laut eigener Aussage nicht wirtschaftlich zu betreiben.

Der Beobachter fragt sich: ist eine Eisenbahn als Bestandteil der DBAG überhaupt wirtschaftlich zu betreiben. Das es nebenbei auch um Arbeitsplätze geht, spielt auch bei den Überlegungen der Politik offensichtlich gar keine Rolle.

Für Dritte wollen Bund, Land und Staatsbahn auf Aktien die 1994 der DBAG durch den Gesetzgeber kostenlos überlassenen Strecken nicht vorhalten oder wenigstens die Bahntrassen zur Verfügung stellen.

Railion hat ausschließlich Interesse an Ganzzügen über große Entfernungen auf den großen Transversalen. Die DBAG hat grundsätzlich trotz hoher Tonnage kein Interesse an Verkehren auf Nebenbahnen.

So ruhen die Oberlandbahn nach Triptis und die Verbindung von Hof in die Tschechische Republik weiter und sollen in Kürze durch Straßenbaumaßnahmen unterbrochen werden. Die Höllentalbahn wird weiterhin nicht aufgebaut.

Zwischenzeitlich geht es allerdings schon nicht mehr um Reaktivierung oder Ausbau der Strecken, sondern die DBAG möchte ganz im Gegenteil die Stilllegung von Infrastruktur fortsetzen.

Da nach Angaben der DBAG die Anzahl der durch den Engpass westlich Unterlemnitz möglichen Güterzüge nicht reicht um die weiterführende Strecke zwischen Unterlemnitz und Ebersdorf - Friesau, kostendeckend betreiben zu können, wurde die Strecke von der DBAG zur Abgabe an Dritte ausgeschrieben.

Die private MEVUB war an der Infrastruktur interessiert. Sie hatte die Strecke bereits gepachtet. Ihr wurde jedoch vom Thüringischen Verkehrsministerium, mit einer rational nicht nachvollziehbaren Begründung die Zulassung als Infrastrukturbetreiber verweigert. Daraufhin wurde umgehend von der DBAG der Pachtvertrag gekündigt.

Der Bahnstrecke selbst droht bei fehlenden weiteren Übernahmeangeboten in Kürze die Stilllegung.

Die staatliche Straßenbauverwaltung und die Staatsbahn haben allerdings ihre Ziele erreicht. Die Deutsche Bahn AG Geschäftsbereich Netz muß die Infrastruktur der Bahnstrecke nicht mehr instandsetzen und die ebenfalls bundeseigene DEGES braucht keine neue Eisenbahnbrücke im Zuge des sechsstreifigen Ausbaues der A 9 errichten. Die Region bleibt dabei allerdings im wörtlichen Sin auf der Strecke. Es werden Arbeitsplätze verlagert und dazu kommt eine LKW Lawine ungeahnten Ausmaßes auf die Straßen zwischen Friesau, Blankenstein und der A9 zu. Selbst der Bau weiterer Umgehungsstraßen kann in den engen Tälern keine nachhaltige Verbesserung bringen. Abgesehen davon ist auch der Straßenbau mit erheblichen Investitionen verbunden. Und am Geld scheitert ja angeblich eine nachhaltige Verkehrspolitik in dieser Region.

Laut neueren DBAG Aussagen sollen übrigens auf der NBS Nürnberg Erfurt, die einst für 188 Güterzugpaare täglich projektiert wurde, künftig doch keine Güterzüge verkehren. Dennoch rechnet sich angeblich die Milliardeninvestition für ca. 2 ICE Zugpaare stündlich. Diese rein politisch motivierte Berechnung darf, wohl mehr als bezweifelt werden. Unter Betrachtung der Situation im Oberland ist sie als zynisch zu bezeichnen. Beachtenswert ist, daß diese Verkehrs- und Strukturpolitik unter der Ägide eines hochrangigen Repräsentanten der DDR, des heutigen Minister für den Aufbau Ost und Verkehr der BRD, Manfred Stolpe (SPD), in Zusammenarbeit mit der CDU Landesregierung in Thüringen und der CSU Regierung in Bayern geschieht. Man muß sich diese Konstellation auf der Zunge zergehen lassen.

Es ist den Politikern offenbar entfallen, daß es sich bei der Eisenbahn um ein Verkehrsmittel handelt, das nicht nur der Selbstdarstellung ihres Wirkens dient, sondern daß die Bahn wichtige Verkehrsaufgaben wahrnimmt.

Diese Struktur- und Verkehrspolitik ist für PRO BAHN nicht nachvollziehbar und nach Meinung von PRO BAHN dem Land und seinen Bürgern gegenüber absolut verantwortungslos.

PRO BAHN fordert, dass für den Raum Südostthüringen/Nordostoberfranken/Nordböhmen endlich ein Verkehrskonzept entwickelt wird. Dabei muß die entsprechende Eisenbahninfrastruktur erhalten bzw. wieder hergestellt werden damit insbesondere die Holzverkehre im Raum Ullersreuth/Gefell, Blankenstein und Friesau entsprechend den legitimen Wünschen der Industrie zum Nutzen der Bürger, ihrer Arbeitsplätze, ihrer Sicherheit und ihrer Umwelt abgewickelt werden können.

Es kann nach Meinung von PRO BAHN nicht weiterhin angehen, daß die DBAG, die über Jahre bewiesen hat, daß sie nicht in der Lage ist, eine ausreichende Bedienung des Holzkompetenzzentrums sicherzustellen über die Hintertüre ihres Streckenmonopoles verhindern kann, daß private Eisenbahnunternehmen zum Nutzen der Region verkehren können.

Die DBAG ist verpflichtet auf betriebenen Strecken Dritte diskriminierungsfrei zuzulassen, sie ist jedoch nicht verpflichtet, Strecken vorzuhalten, von denen sie sich keinen wirtschaftlichen Vorteil verspricht. So nutzt die Staatsbahn die vorhandene Gesetzeslücke, bietet die Strecken an denen ihre Tochterunternehmen nicht interessiert zu inakzeptablen Bedingungen zur Übernahme an und legt sie nach Ablauf der gesetzten Frist still.

Die DBAG muß nur dafür sorgen, daß es Dritte nicht gibt, oder daß diese von der zuständigen Aufsichtsbehörde, wie jetzt bei der Oberlandbahn geschehen, keine Zulassung als Infrastrukturbetreiber erhalten.

Einen Bau von Eisenbahninfrastruktur, außer Neubaustrecken, gab es in Deutschland dort, wo die Staatsbahn das Sagen hat, seit Jahrzehnten nicht mehr. Auch nicht wenn die Infrastruktur, wie im Falle der Höllentalbahn, noch so günstig wieder herzustellen gewesen wäre und zudem für die Industrie lebensnotwendig ist.

Gerade die EU Osterweiterung wäre ein weiterer Grund zu einem massiven Ausbau der regionalen Bahntrecken im Grenzgebiet zwischen Thüringen, Franken, der Oberpfalz und Böhmen. Stattdessen wird durch die zu 100 % bundeseigene Eisenbahn die weitere Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße erzwungen. Dieses Treiben wird von der Politik in Bund und Land unabhängig von der Parteifarbe gedeckt.

Diese Politik ist für PRO BAHN in keinsten Weise nachvollziehbar, werden doch neben der Zerstörung von Infrastruktur zusätzlich deutsche Arbeitsplätze in dieser bisher schon strukturschwachen Grenzregion vernichtet.

Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:

Werner Klingbiel

Ebenreuther Straße 22 b

90482 Nürnberg

für PRO BAHN Regionalverband Ober-/Mittelfranken

Wer ist „PRO BAHN“?

Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich bundesweit für die Belange der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ein. Er ist als gemeinnützig anerkannt und alle Aktiven arbeiten ehrenamtlich. Durch Landes- und Regionalverbände wird eine möglichst weitreichende Präsenz vor Ort angestrebt, um auch auf die regionalen Probleme eingehen zu können. Der Regionalverband Mittel- und Oberfranken besteht seit 1990 und hat derzeit rund 150 Mitglieder.

Matthias Beß (Vorsitzender)

Kiefernstraße 1, 891580 Wicklesgreuth

☎ (0 91 31) 81 54 72

Werner Klingbiel (Stellv. Vorsitzender)

Ebenreuther Straße 22 b, 90482 Nürnberg

☎ (0911) 5430996 Fax: (0911) 2788781

PRO BAHN im Internet: www.pro-bahn.de

In Zusammenarbeit mit der Initiative Höllennetz:

Fritz Sell, Stefan Winkler, Birkigtweg 5, 95119 Naila

Tel. (09282) 5600 Fax. (09282) 9638545

Höllennetz im Internet: www.hoellennetz.de