

Bedeutung des Lückenschlusses der fränkischen Höllentalbahn

Die Wiederherstellung der Infrastruktur zwischen Thüringen und Bayern bietet erhebliche Chancen für Neuverkehr auf der Schiene.

SEBASTIAN TUMPACH

Die fränkische Höllentalbahn war eine ca. 6 km lange Eisenbahnstrecke, welche aufgrund der Folgen des Zweiten Weltkriegs und der Teilung Deutschlands 1945 unterbrochen wurde und bis heute eine Lücke im Schienennetz zwischen Thüringen und Bayern darstellt. Die Reaktivierung wird seit der Wiedervereinigung diskutiert. Neben Nahverkehr würde sie vor allem für den Schienengüterverkehr eine bedeutende Rolle in der Region einnehmen. Es können jährlich ca. 450 000 t Neuverkehr auf die Schiene verlagert werden, da der direkte Zugang nach Bayern und Tschechien ermöglicht wird. Aufgrund der politischen Uneinigkeit und hoher Baukosten ist der Wiederaufbau weiterhin nicht absehbar. Die vom Autor verfasste Masterthesis un-

tersucht die Betriebs- und Finanzierungsmöglichkeiten der fränkischen Höllentalbahn.

Status Quo

Die fränkische Höllentalbahn ist eine nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) stillgelegte Eisenbahnstrecke an der thüringisch – bayrischen Landesgrenze und früheren innerdeutschen Staatsgrenze. Der 6,3 km lange, grenzüberschreitende Abschnitt durch das namensgebende Höllental ist infolge des Nachkriegsgeschehens seit 1945 durch die Zonengrenze unterbrochen worden, seit 1971 stillgelegt und inzwischen abgebaut. Sowohl in Blankenstein (Thüringen) als auch in Marxgrün (Bayern) besteht Anschluss an die heute noch aktiven Eisenbahnstrecken (Saalfeld) – Hockeroda – Blankenstein (Sormitztalbahn) und Hof – Bad Steben.

Als Folge davon können beide Eisenbahnstrecken nur noch als Stichstrecken betrieben werden. Verknüpfung zum restlichen Schienennetz besteht auf thüringischer Seite nur noch in nordwestliche Richtung über Hockeroda nach Saalfeld und auf bayrischer Seite in südöstliche Richtung über Hof (Abb. 1).

Im Folgenden soll dargestellt werden, welche Bedeutung eine reaktivierte Höllentalbahn für den Schienenverkehr hätte und welche Kosten für Wiederaufbau und Unterhaltung ermittelt worden sind.

Vorhandene Strecken und Streckenabschnitte

Hockeroda – Unterlemnitz/Ebersdorf – Friesau – Blankenstein

Um die Bedeutung dieses Lückenschlusses erfassen zu können, soll zunächst der verkehrliche Stellenwert der vorhandenen Strecken erfasst werden. Es handelt sich dabei auf Thüringer Seite um die 1907 in Betrieb genommene Sormitztalbahn Hockeroda – Unterlemnitz sowie im Abschnitt Ebersdorf – Friesau – Blankenstein um die bereits 1897 fertig gestellte Bahnstrecke Triptis – Marxgrün, welche im Thüringer Abschnitt als Oberlandbahn bezeichnet wird. Die eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn weist die Besonderheit einer Spitzkehre in Wurzbach auf, an welcher die Züge ihre Fahrrichtung wechseln müssen. Ferner ist die Infrastruktur aufgrund des intensiven Zugbetriebs umfangreich und es existieren mehrere Kreuzungsmöglichkeiten.

Zwischen Saalfeld und Blankenstein wird durch die Nahverkehrs-Servicegesellschaft Thüringen ein Zweistundentakt bestellt, welcher derzeit durch die Erfurter Bahn erbracht wird.

Im Jahr 2014 nutzten durchschnittlich 120 Reisende je Kilometer Betriebslänge diese Eisenbahnlinie [1]. In den kommenden Jahren wird mit einem weiteren Rückgang der Nutzung dieser Strecke gerechnet. Es handelt sich dabei um eine der am schwächsten genutzten Nahverkehrslinien in Thüringen [2].

Bedeutend ist die Strecke jedoch für den Schienengüterverkehr. An den Strecken befinden sich zwei auf die Eisenbahn verladende Unternehmen. Die Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal in Blankenstein (ZPR) und das Sägewerk Klausner Holz Thüringen in Saalburg-Ebersdorf (KHT). Der Schienengüterverkehr

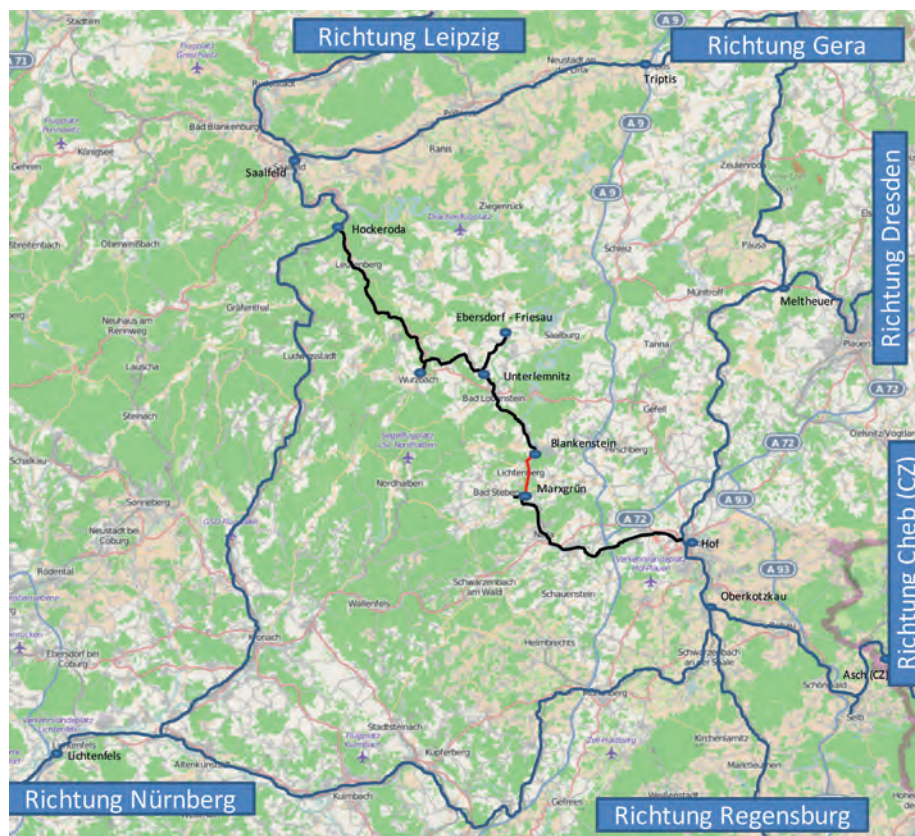


Abb. 1: Die Höllentalbahn (rot) und angrenzende Eisenbahnstrecken

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis OpenStreetMap

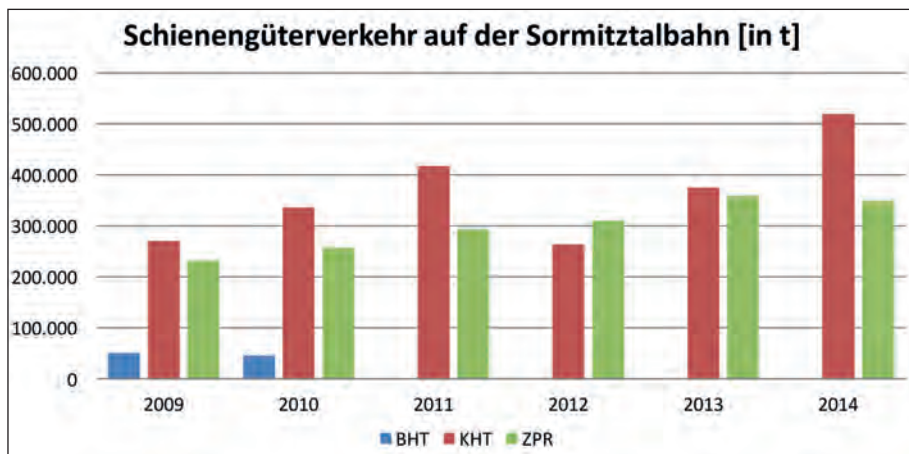


Abb. 2: Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf der Sormitztalbahn Grafik: Eigene Darstellung

dieser beiden Unternehmen hat sich in den vergangenen Jahren – wie in Abb. 2 dargestellt – insgesamt positiv entwickelt.

Aus Abb. 2 wird auch ersichtlich, dass die Firma Bau- und Holztechnik Thüringen GmbH (BHT) seit 2011 keine Schienentransporte mehr durchführt. Das Spanplattenwerk der BHT wurde am 28. Januar 2011 geschlossen. Das Werk wurde demontiert, nach Weißrussland transportiert und dort wieder eröffnet [3]. Mit der Schließung von BHT einhergehend, ist ein Transportvolumen von zuletzt ca. 50 000 t im Schienengüterverkehr auf der Sormitztalbahn verloren gegangen. Ebenso ersichtlich ist, dass über den gesamten Betrachtungszeitraum gestiegene aber stark schwankende Transportaufkommen von Klausner Holz. Für die ZPR ist festzustellen, dass die Mengen im Schienengüterverkehr bis 2013 kontinuierlich angestiegen sind. Der Rückgang in 2014 ist durch die Streckensperrung vom 12. September bis 15. Oktober 2014 verantwortlich. In diesem Zeitraum wurden die Güter über die Straße nach Hof transportiert. Dort erfolgte die Verladung auf die Eisenbahn. Insbesondere die ZPR plant umfangreiche Verlagerungen von Rundholzverkehren von der Straße auf die Schiene und erweitert aktuell ihre Anschlussbahn, um das Wagenaufkommen in Zukunft verdoppeln zu können.

In Summe wird über diese Nebenbahn ca. 10 % des gesamten Aufkommens im Schienengüterverkehr des Landes Thüringen abgewickelt [4]. Dennoch ist festzustellen, dass bei beiden Firmen der Modal Split im Schienenverkehr nur zwischen 15 und 20 % liegt, der große Anteil wird per Lkw transportiert. Überdurchschnittlich ist dieser insbesondere im Wareneingang, welcher durch Rundholz und Holz hackschnitzel bestimmt wird [5].

Hof – Bad Steben

Die Bahnstrecke Hof – Bad Steben ist eine eingleisige Nebenbahn mit 27 km Länge, welche in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten seitens der Schieneninfrastruktur stark zurückgebaut worden ist. Kreuzungsmöglichkeiten bestehen nur noch in Hof Neuhof und in Selbitz, dort automatisiert durch den Einbau von Rückfallweichen. In Marxgrün zweigte, weiter dem Selbitztal folgend, die Höllentalbahn in einem eigenen Gleis in Richtung Blankenstein ab. Im Jahr 2016 ist lediglich das Durchgangsgleis im ehemaligen Bahnhof und heutigem Haltepunkt verblieben. Auf der gesamten Strecke wird ausschließlich Nahverkehr (Stundentakt) erbracht, seit mehreren Jahren findet kein Schienengüterverkehr mehr statt.

Der Zugbetrieb wird im Abschnitt Hof Neu- hof – Bad Steben unter vereinfachten Verhältnissen im technisch gestützten Zugleit-

betrieb nach Ril 436 durchgeführt. Das Betriebskonzept ist dafür an das derzeitige Aufkommen angepasst, da u.a. besondere technische Ausrüstungen (Laserhandgerät) erforderlich sind.

Wiederaufbau der Infrastruktur

Der Wiederaufbau der Höllentalbahn ist auf der vorhandenen Trasse rechtlich ohne weitere Schwierigkeiten möglich. Als Grundlage jeder Diskussion zur Reaktivierung der Höllentalbahn, wurde in der Masterarbeit ermittelt, welche Baumaßnahmen für die Wiederherstellung der Infrastruktur notwendig sind. Daraus folgend wurde eine Kostenschätzung vorgenommen, die einen Umfang von 25 bis 30 Mio. EUR ermittelt hat. Für die ca. 6 km Eisenbahnstrecke handelt es sich dabei um vergleichsweise hoch anzusetzende Kosten, da diese eine hohe Anzahl an Kunst- bzw. Ingenieurbauten aufweist; die Details sind in Tab. 1 zusammengefasst. Die Streckenführung verläuft durch die Lage im Tal fast ausschließlich in Gleisbögen mit kleinem Bogenradius. Ebenfalls typisch für eine Eisenbahnstrecke im Mittelgebirge ist die verhältnismäßig große Streckenneigung von 20%. Der Wiederaufbau der früheren Stationen Lichtenberg und Hölle wurde auf Grund fehlender Notwendigkeit nicht betrachtet. Neben der Wiederherstellung des Ober- und Unterbaus der Strecke sind vor einer Wiederinbetriebnahme u.a. die beiden 115 Jahre alten Kesselfels- (136 m, Abb. 3) und Kanzelfelstunnel (36 m) umfangreich zu sanieren.



Abb. 3: Nordportal des Kesselfelstunnels

Foto: S. Tumpach

Infrastrukturelement	Anzahl / Länge
Streckenlänge zwischen den Bahnhöfen Blankenstein und Marxgrün	6550 m
Anzahl Stationen an der Strecke	2
Anzahl vorhandener Brücken	5
Anzahl abgetragener Brücken	1
Anzahl in Nutzung befindlicher Brücken	2
Anzahl Durchlässe > 1m Breite	2
Anzahl Tunnel	2
Anzahl an Bahnübergängen	6
Anzahl Wegkreuzung Fuß-/Wanderweg	1

Tab. 1: Frühere Infrastruktur der Höllentalbahn



Abb. 4: Eine der drei Steinbogenbrücken im Hölleental

Foto: S. Tumpach

Im Hölleental selbst befinden sich insgesamt drei Steinbogenbrücken, welche derzeit nicht oder nur für Wanderer genutzt werden (Abb. 4). Für diese Bauwerke ist eine Sanierung für den Eisenbahnverkehr vorzusehen. Eine neue 24 m lange Stahlträgerbrücke ist in Höhe des Selbstzwehns zu errichten. Zwei Brücken stellen eine Überführung über Straßen dar und werden derzeit bereits im Zugverkehr von und nach Bad Steben benutzt. Die Brücken besitzen eine Aufnahme für das Gleis der Hölleentalbahn. Um die Kosten für den Wiederaufbau zu reduzieren, wurde in der Masterarbeit die Möglichkeit festgestellt, auf die ca. 500 m parallele Führung von aktiver Strecke Marxgrün – Bad Steben und des Gleises aus dem Hölleental zu verzichten und durch eine geringfügige Anhebung der Trasse die Einbindung bereits vor Marxgrün zu realisieren. Nachteil dieser Variante ist, dass im heutigen Haltepunkt und früheren Bahnhof Marxgrün aufgrund der Eingleisigkeit in Zukunft auch keine Zugbegegnungen stattfinden können.

Auf dem kurzen Abschnitt durch das Hölleental sind in Summe fünf Bahnübergänge (BÜ) wieder zu errichten. Dabei wurde unterstellt, einen früheren BÜ in der Ortschaft Marxgrün offen zu lassen.

Prinzipiell wurde festgestellt, dass – neben der Wiederherstellung der Strecke durch das Hölleental – die Bahnstrecke zwischen Marxgrün und Hof für den zusätzlichen Schienenverkehr mit einer weiteren Kreuzungsmöglichkeit (Bahnhof) auszustatten ist.

Ohne Ausbau dieser Strecke ist – bei einem Stundentakt im Nahverkehr und bei fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten – ein Mehrverkehr nur in Tagesrandlage und nachts durchführbar (siehe hierzu Abb. 5). Um Schienengüterverkehr uneingeschränkt durchführen zu können, sollte im Abschnitt Naila – Marxgrün wieder die Streckenklasse D 4 hergestellt werden (liegt zwischen Naila und Hof vor); ohne den Ausbau auf D 4 ist die Durchführung von Holzverkehren jedoch trotzdem möglich.

Bedeutung des Lückenschlusses für den SPNV

In Anbetracht der Tatsache, dass auf den bestehenden Strecken ein Rückgang der Nutzung der Bahn im SPNV zu verzeichnen ist, stellt sich die grundsätzliche Frage für den SPNV. Durch die Verknüpfung beider Stichstrecken wurde in einem Gutachten der sprunghafte Anstieg der Nachfrage (auf niedrigem Niveau) prognostiziert, der die weitere Begründung zur Bestellung von Nahverkehr auch in Zukunft liefert [6]. Nicht zuletzt zeigen die Beispiele von reaktivierten Strecken, dass die anfangs angesetzten Prognosen i. d. R. zu konservativ waren und ein attraktives Bahnangebot von der Bevölkerung auch positiv angenommen wird [7].

Die Hölleentalbahn bietet über die Sormitztalbahn den fränkischen Ortschaften zukünftig eine Anbindung in nordwestliche Richtung.

Die überregionale Erreichbarkeit der Region kann zudem mit der Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem Schienenpersonenfernverkehr in Saalfeld verbessert werden. Im Gegensatz bietet die Hölleentalbahn für die an der Bahnstrecke nach Saalfeld befindlichen Orte eine Anbindung zur nächstgrößeren Stadt Hof.

Das im Frühjahr 2014 vorgestellte neue Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn sieht in Zukunft weiterhin eine zweistündige Fernverkehrsanbindung von Saalfeld über Nürnberg und Leipzig vor. Hof soll wieder an das Fernverkehrsnetz angeschlossen werden. Ausgehend von diesem Konzept wird Hof von München und Regensburg in Richtung Dresden an den überregionalen Schienenpersonenverkehr angebunden werden [8]. Bei Realisierung dieses Konzeptes und bei hergestelltem Lückenschluss können sowohl die fränkischen als auch die thüringischen Ortschaften von der Erreichbarkeit über Hof und Saalfeld profitieren.

Im vorliegenden Kocks-Gutachten wurde ebenfalls aufgeführt, dass die Erschließungsfunktion der Hölleentalbahn für den Tourismus der Bäderorte Bad Steben und Bad Lobenstein Vorteile bringt. Zudem besteht die Möglichkeit einer internationalen staatsübergreifenden Kooperation, z.B. in Form der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit „Euregio Egrensis“ mit gemeinsamer Vermarktung aller Grenzregionen bis ins nahe Tschechien.

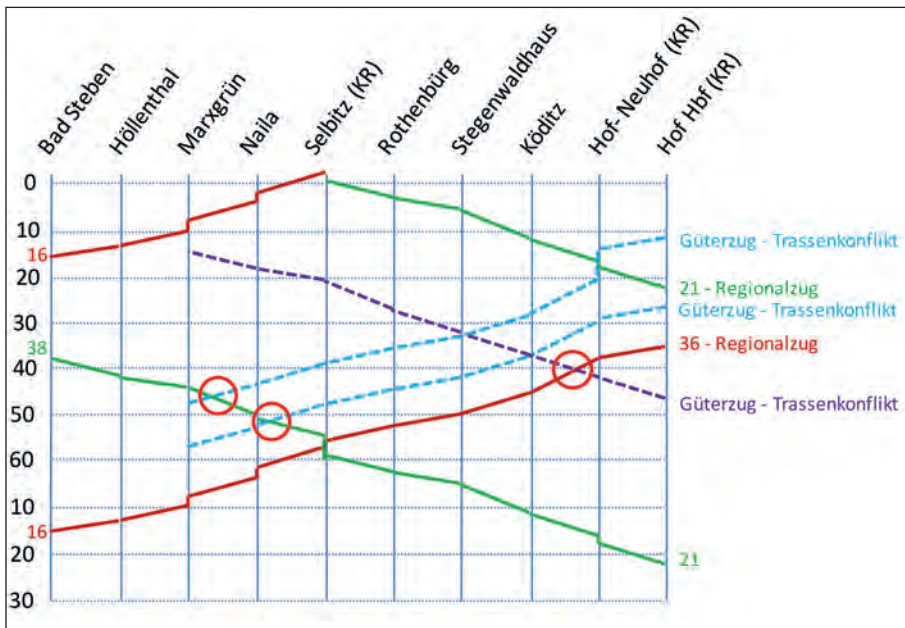


Abb. 5: Bildfahrplan Hof – Bad Steben mit Güterzugtrassen

Grafik: Eigene Darstellung

Bedeutung für den Schienengüterverkehr

Es ist festzuhalten, dass die reaktivierte Höllentalbahn für beide im Schienengüterverkehr tätigen Firmen im Untersuchungsgebiet eine bedeutende Rolle einnehmen würde und in direkter Folge Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann. Die Verlagerung von bestehendem Holzverkehr der Thüringer Firmen wäre dann möglich, da durch die Höllentalbahn und in Verbindung mit der bestehenden Bahnstrecke nach Hof eine Erschließung in östliche und südliche Richtung erfolgt. Der i. d. R. regional durchgeführte Holzeinkauf der Firmen hat zumeist eine Transportreichweite bis 300 km. Der in Ostbayern und Tschechien durchgeführte Holzeinkauf hat durch die bislang notwendige Führung über Saalfeld einen bis zu 250 km langen, zur eigentlichen Transportentfernung hinzuzurechnenden Umweg in Kauf zu nehmen. Dies stellt aktuell das Hindernis dar, um den Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Aus diesem Grund werden die Fahrten derzeit mit dem Lkw durchgeführt.

Anzumerken ist, dass durch den im Dezember 2015 im Untersuchungsgebiet durchgeführten Lückenschluss zwischen Asch (CZ) und Selb (D) der Umweg aus Tschechien bereits deutlich verkürzt wurde. Bis dato wurde das Rundholz in Asch von der Bahn auf den Lkw verladen, um die letzten Kilometer zurück zu legen. Die Höllentalbahn stellt die letzte noch verbleibende Lücke im Transportweg dar und würde diese bei Wiederaufbau schließen. Mit ihrer Reaktivierung würde die Möglichkeit eröffnet, wirtschaftlichen Schienengüterverkehr im regionalen Umfeld im Holzeinlauf durchzuführen, da ein direkter Laufweg zwischen Quell- und Zielort zur Verfügung stünde.

Durch Befragungen wurde ermittelt, dass die Betriebe sich gegenüber einem Infrastrukturbetreiber zu einem jährlichem Neuverkehr von bis zu 450 000 t im Schienengüterverkehr verpflichten würden. Wieviel Güterverkehr sich auf die Höllentalbahn verlagern würde, ist in bedeutendem Maße aber auch vom Zustand der Strecke Hof – Bad Steben abhängig, welche derzeit kaum Mehrverkehr aufnehmen kann.

Fazit und Ausblick

Der schon seit der Wiedervereinigung diskutierte Lückenschluss in Form der Höllentalbahn hat sich mehreren großen Herausforderungen zu stellen. Während in dieser Zeit vor allem die Straßeninfrastruktur für den Lkw-Verkehr in Form von Umgehungsstraßen ausgebaut wurde, ist bei der Schieneninfrastruktur jenseits der Ballungsräume Stagnation und Rückbau festzustellen. Aber auch durch die politische Uneinigkeit in der Region konnte dort keine klare Priorisierung und Fokussierung des Reaktivierungsprojektes erfolgen.

Bereits 2003 wurde dazu in einer Diplomarbeit das Folgende festgehalten:

„Bei den unzähligen Gesprächsrunden wurde offensichtlich, dass die Interessensphären und Aufgabengebiete wie zu den Zeiten der deutschen Teilung an der thüringisch-bayrischen Grenze enden und nur selten (wenn überhaupt) überregional zusammengearbeitet wird. [...] Die einzelnen Instanzen der Länder und des Bundes schieben sich stattdessen die Kompetenzen gegenseitig zu. Da bei der Höllentalbahn der Großteil der wiederaufzubauenden sechs Kilometer auf bayrischem Gebiet liegt, die großen Güterkunden aber in Thüringen ansässig sind, eignet sich die Frage hervorragend zum Hin- und Herschieben zwischen den Bundesländern.“ [9]

Zusätzlich zur politischen Uneinigkeit kann mit den aktuell angewendeten Berechnungsmodellen der Wiederaufbau der Höllentalbahn wirtschaftlich für einen Eisenbahninfrastrukturbetreiber nicht dargestellt werden. In der Masterarbeit wurde der Wiederaufbau und der Betrieb der Höllentalbahn durch die DB Netz AG, durch ein nicht bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen und als Anschlussbahn durch die ZPR in Blankenstein untersucht.

Bei allen drei Varianten ist festzustellen, dass verschiedene Fördermittel für den Wiederaufbau abgerufen werden können. Die Trassenerlöse, welche trotz umfangreichen Güterverkehrs zu ca. 90% aus dem Nahverkehr stammen, können die Kosten für Betrieb und Instandhaltung abdecken. Dennoch ist es nicht darstellbar, dass für die Reaktivierung einzusetzendes Eigenkapital in Millionenhöhe durch den Überschuss aus den Betriebserlösen refinanziert werden kann. Sollte dafür keine Lösung gefunden werden, wird – statt des zusätzlichen Schienengüterverkehrs – die Verkehrsleistung auch in Zukunft durch jährlich ca. 17 000 Lkw-Fahrten durch das Thüringer Oberland und Franken erbracht werden müssen.

QUELLEN

- [1] Fachgespräch mit Frau Claudia Kubitzke, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, per E-Mail am 27.04.2015
- [2] Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft: Nahverkehrsplan, <http://www.thueringen.de/th9/tmil/press/pm/77917/> (06.06.2015, 12:05 Uhr)
- [3] Mediengruppe Thüringen Verlag GmbH: Letzte Schicht bei BHT geht Ende Januar, <http://poessneck.otz.de/web/lokal/wirtschaft/detail/-/specific/Letzte-Schicht-bei-BHT-geht-Ende-Januar-1042702859>, (07.01.2015, 19:24 Uhr)
- [4] Statista GmbH: Güterumschlag im Eisenbahnverkehr in Thüringen von 2004 bis 2014, <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/204424/umfrage/gueterumschlag-im-eisenbahnverkehr-in-thueringen/> (03.06.2015, 10:37 Uhr)
- [5] Tumpach, S.: Ermittlung des Aufkommens im Schienengüterverkehr für die fränkische Höllentalbahn, Studienarbeit 3. Semester, Fachhochschule Erfurt, unveröffentlicht, 2015
- [6] Kocks Consult GmbH: Gutachten zur Eisenbahn-Netzergänzung Blankenstein- Marxgrün, Erfurt, 1998
- [7] Neue Pressegesellschaft mbH & Co. KG: Neue Bahnverbindung nach Senden: Nachfrage übertrifft Erwartungen, http://www.swp.de/ulm/lokales/kreis_neu_ulm/Neue-Bahnverbindung-nach-Senden-Nachfrage-uebertrifft-Erwartungen;art4333,2697190 (19.06.15, 20:36 Uhr)
- [8] Deutschen Bahn AG: Das neue Fernverkehrskonzept der DB, http://www.deutschebahn.com/de/press/themendienste/9037248/medienpaket_fernverkehr.html (14.04.2015, 17:48 Uhr)
- [9] Schubert, G.: Die Verlagerung von Hackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene, Diplomarbeit (Auszug) Trier, 2003, http://www.hoellentalbahn.net/download/DA_Schubert_Auszug_092003.pdf 003, S. 170 (02.09.2014, 11:14 Uhr)



M. Sc. Sebastian Tumpach

Absolvent des Studienganges Europäische Bahnsysteme, FH Erfurt
sebastian.tumpach@gmx.de