



*1.000 Tonnen
Fracht vor
dem Prellbock:
Weil sechs
Kilometer
Schiene fehlen,
müssen 66
Kilometer
Umweg gefah-
ren werden.
Wie lange
noch?*

Güterverkehr:

Zur Hölle mit den Gütern

Die fränkische Höllentalbahn: Beispiel nachhaltiger Entwicklung oder Engstirnigkeit auf allen Ebenen?

Von Fritz Sell

> Es geht um ganze 6,4 Kilometer Schienenstrecke, die zwischen Blankenstein in Thüringen und Marxgrün in Bayern durch die deutsch-deutsche Grenze zerstört wurden. Es geht um ganze 15 Mio. Euro, die nicht investiert werden. Güterzüge müssen weite Umwege fahren, jährlich Hunderttausende Tonnen Güter müssen per Lkw befördert werden, weil diese Lücke nicht geschlossen wird. In einer Argumentationskette schieben Deutsche Bahn, Bundesregierung und bayerische Landesregierung immer den anderen die Verantwortung für ein Projekt zu, das den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung einer entlegenen Region in ungewöhnlicher Weise entspricht.

■ Von Saalfeld bis Aš

Die Höllentalbahn zwischen Blankenstein/Saale und Marxgrün als Teil der Verbindung von Saalfeld über Hof nach Cheb liegt in der Grenzregion zwischen Südhessen und Nordbayern ca. 35 Kilometer westlich vom Dreiländereck Sachsen/Tschechien/ Bayern.

Die Bemühungen, die fränkische Höllentalbahn wiederherzustellen, sind eng damit verbunden, die Strecke Triptis – Friesau im Thüringer Oberland und Selb – Plößberg – As als grenzüberschreitende Verbindung zum neuen EU-Mitglied Tschechien zu begreifen. Die Bemühungen zeugen von der durch Landesgrenzen beschränkten Sichtweise der Landespolitik sowie von der durch die Haltung der DB AG infiltrierten Bundesverkehrspolitik. Während für die Höllentalbahn die einmalige Kombination eines Bedarfs für Personennahverkehr, Güterverkehr und Tourismusverkehr spricht, verhindert die einmalige Kombination von Desinteresse und gegenseitigem Zuschieben der Verantwortung zwischen Bund, Ländern und Deutscher Bahn AG eine strukturpolitische Investition.

■ Geschichtlicher Abriss

Die Bahnlinie Triptis – Marxgrün wurde in Teilabschnitten zwischen 1894 und 1901 über Ziegenrück, Lobenstein und Blankenstein bis zu Kilometer 68,76 in Marxgrün eröffnet. Das letzte Teilstück Blankenstein – Marxgrün, und hierbei handelt es sich um die Bahn im Höllental entlang der Selbitz,



*Das Höllental:
gestern wie heute ein
Naturerlebnis.
1928 durchfährt eine
Dampflokomotive Baureihe 93
mit ihrem Zug das Tal.*

ging mit einer Länge von 6,4 Kilometern am 15. August 1901 über die Landesgrenze hinweg als preußische Bahn auf bayerischem Boden in Betrieb. Der Höhepunkt der Verkehrsentwicklung, auch infolge des Sommerfrischetourismus rund um das Höllental, war im Jahr 1938, als acht Personenzug- und drei Nahverkehrsgüterzugpaare fuhren. Der letzte durchgehende Personenzug auf der Höllentalbahn fuhr am 11. April 1945 abends um 8.00 Uhr. Danach fuhren noch unplanmäßige, unregistrierte überregionale Militärzüge in den Wirren der letzten Kriegstage, die endgültige bauliche Unterbrechung erfolgte am 3. Juni 1945. Es blieben die heute als Stichstrecken betriebenen Bahnen von Saalfeld/Thüringen nach Blankenstein und von Hof/Bayern nach Marxgrün und drei Kilometer weiter nach Bad Steben.

Der Gleisabbau ab Landesgrenze im Höllental begann im September 1982 und war 1987 im Bahnhof Marxgrün vollbracht. Drei Jahre später wurden im allgemeinen Taumel der Nachwendezeit sogleich die Rufe nach einer Reaktivierung der Verbindung laut. Außer einem Aufruf des damaligen Nailaer Bürgermeisters und einer darauf folgenden Presseveröffentlichung geschah jedoch nichts. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 wurde der Zugbetrieb auf der Oberlandbahn Triptis-Friesau beendet und der gesamte Güterzulauf in das Oberland um Lobenstein auf die Strecke Saalfeld – Unterlemnitz verlegt. Ende 1998 wurden im ehemaligen Abzweigbahnhof Marxgrün sämtliche Weichen zu den noch liegenden Gleisen entfernt, im Sommer 1999 selbst die Nebengleise im Bahnhof

Marxgrün und Rangiergleise im Bahnhof Naila. Genau in diese Zeitspanne fällt der Beginn einer möglichen Wiederbelebung der Höllentalbahn.

■ Untersuchungen

Im Auftrag der bayerischen Eisenbahngesellschaft und der Thüringer Nahverkehrsgesellschaft wurde 1998/99 ein umfangreiches Gutachten zur möglichen Netzergänzung mit Reaktivierung der Höllentalbahn erstellt. Die umfangreichen Presseveröffentlichungen über die Untersuchungen ließen allgemeine Hoffnungen auf Gelingen des Projekts aufkeimen.

Umso größer war die Enttäuschung, als im September 2000 zu lesen war, dass aufgrund einer Entscheidung im Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium – ohne Beteiligung der Gutachter und der Thüringer Güterverlader – das Projekt endgültig zu den Akten gelegt werde.

Die Einwendungen des damaligen Nailaer Bürgermeisters Lommer zu einer erneuten Betrachtung bei veränderter Situation wurden nicht berücksichtigt, trotzdem wurde der Entscheid öffentlich als einvernehmlich dargestellt.

Wie mittlerweile bekannt ist, wurde mit dem Negativentscheid zwischen den Wirtschafts- und Verkehrsministerien von Bayern und Thüringen





◀ *Deutsche Gegenwart 1990: Gleisabbau nach der Wende.*

So könnte ▶
die Zukunft
aussehen.
Fotomontage
von Werner
Rost, Franken-
post.



ein Stillschweigeabkommen über mögliche Reaktivierungsbemühungen der Höllentalbahn vereinbart. Umso erstaunlicher war nach langer Recherche der Umstand, dass im Zuge der Untersuchungen aufgrund fehlender Zuständigkeiten die Güterverkehre gar nicht in die Untersuchung einbezogen wurden. Sicher, die Tonnagen des Untersuchungszeitraums 1998 sind nicht mit denen der Gegenwart vergleichbar. Die Firma BHT in Friesau existierte noch nicht und die Tonnagen der ZPR Blankenstein waren aufgrund des kompletten Umbaus des Betriebs nicht vorhanden. Umbaukosten in Höhe von damals ca. 550 Mio. DM ließen jedoch auf ein hohes Transportaufkommen nach Werkswiederinbetriebnahme schließen.

Dies war die Ausgangssituation für erste Bemühungen und Kontaktaufnahmen zu den verladenden Firmen zum Thema Wiederbelebung der Höllentalbahn. Sehr schnell wurde klar, dass das Projekt auch heute noch maßgeblich an der Beteiligung zweier Bundesländer und einer fehlenden gemeinsamen Plattform leidet.

■ Die Initiative

Die Initiative bearbeitet das Thema seit Februar 2002 in einer internetbasierten Organisationsform. Erste Kontakte zu den Kommunalvertretern auf bayerischer Seite ließen eher skeptische Fragen aufkommen. Nach Übermittlung der Thüringer Situation und auch anschließenden ersten länderübergreifenden Treffen von Bürgermeistern und Vertretern der verladenden Firmen stellte sich sehr schnell, auch beim Tourismusverband Ferienregion Selbitz, eine einstimmige Befürwortung und Unterstützung für das Projekt ein.

Als wichtigster Bestandteil der Organisationsform hat sich die Homepage www.hoellennetz.de mit ständig gepflegter Newsseite bewährt. Sämtliche Ereignisse und Daten sind so dauerhaft und – besonders wichtig – für jeden zugänglich dokumentiert und stehen somit auch permanent als Informationsquelle für alle Interessierten zur Verfügung. Sehr einfach können mit dem Verweis auf den Internetauftritt Anfragen nach Fakten und Datenmaterial erfüllt werden. Über die Inforunde Höllennetz, das ist ein E-Mail-Verteiler mit derzeit über 150 Teilnehmeradressen aus Politik, Kom-

munen, Behörden, Verladern, Eisenbahnunternehmen, Verbänden und Presse, werden Informationen schnell und, für eine private Initiative wichtig, so gut wie kostenfrei verteilt. Insbesondere die Rückläufe aus solchen Informationsrunden sowie die Internetpräsenz an sich mit der Möglichkeit der Kontaktaufnahme durch bislang unbekannt Institutionen wie z. B. private Eisenbahngesellschaften, Eisenbahnfreunde und Presse haben bereits wichtige Tendenzen und Entwicklungen im Projekt ausgelöst.

■ Einzigartige Kombination von Interessen

Bei fast allen stilllegungsgefährdeten oder in der Diskussion zur Reaktivierung befindlichen Nebenbahnstrecken sind meist nur der Tourismusverkehr, der lokale Nahverkehr oder der Güterverkehr tragende Gründe des Interesses. Das Projekt Höllentalbahn übernimmt hingegen die drei Grundprinzipien zur nachhaltigen Entwicklung des Agenda-21-Prozesses.

- Die Höllentalbahn übernimmt eine soziale Funktion als öffentliches Verkehrsmittel für Anwohner und Gäste aller Strukturen in der Region.
- Die Höllentalbahn wirkt sich nachhaltig ökologisch bei der Energieeinsparung im Schienengüterverkehr durch kürzere Wege und Verlagerung von Gütern auf die Schiene aus.
- Die Höllentalbahn erfüllt den ökonomischen Aspekt in einzigartiger Weise durch gleich drei Faktoren: Schienenpersonennahverkehr, Touristik und Güterverkehr.

■ Schienenpersonennahverkehr

Im Bereich der prognostizierten Fahrgastzahlen spricht das Gutachten aus 1999 für eine Wiederbelebung. So soll sich das gegenwärtige Aufkommen von 490 Fahrten pro Tag auf der Relation Saalfeld – Blankenstein bzw. 790 Fahrten pro Tag auf der Relation Hof – Bad Steben bis 2010 allein im Regionalverkehr auf 2.030 Fahrten pro Tag auf der Gesamrelation erhöhen.

Hierbei noch unberücksichtigt sind Potenziale im Tourismusverkehr sowie Verkehrszuwächse resultierend aus der mittlerweile vollzogenen EU-Osterweiterung.



◀ *Höllentalbahn heute: Die Strecke ist noch nicht entwidmet, der Wiederaufbau ohne größere rechtliche Hindernisse möglich. Selbitzbrücke bei Kleinschmieden 2002.*

Holzverlader in Friesau: Für das zunehmende Transportaufkommen in der Holzindustrie ist die Schiene und die Südanbindung vom Kompetenzzentrum Holz favorisiert. ▼



Nach einem Gespräch mit den Gutachtern ist es unbedingt notwendig, das Zahlenwerk von 1999 unter Einbezug der Potenziale resultierend aus erhöhten Verkehrsströmen, aus der sich entwickelnden EU-Osterweiterung, aus einer möglichen Öffnung der Strecke Plößberg – Aß in der Gesamtrelation Saalfeld – Hof – Eger sowie aus dem sich in der Planung befindlichen Innenstadtbahnhof in Hof fortzuschreiben. Für die Übernahme der Kosten des Fortsetzungsgutachtens boten die Betriebe des Thüringer Kompetenzzentrums im Frühjahr 2003 die hälftige Beteiligung an. Die Anfrage zur Finanzierung der zweiten Hälfte beim Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium blieb bis heute unbeantwortet.

■ Touristische Perspektive

Lauf Auskunft der Ferienregion Selbitztal ist die Nachfrage von Urlaubern nach Nutzung der Bahn steigend. Es erscheint den Gästen wesentlich attraktiver, die Umgebung im Urlaub bei besonderen Fahrkartenangeboten mit der Bahn zu erkunden als täglich mit dem Auto zu fahren oder den Bus zu nehmen. Die Absatzerfolge des Egro-Net-Tickets sprechen eine eindeutige Sprache. Die leichte Mitnahme des Fahrrads auf Teilstrecken ist ebenfalls von Bedeutung. Im Zusammenhang mit der besonders reizvollen Strecke Triptis – Friesau, der so genannten Oberlandbahn, könnte mit einem Sornitz-Selbitz-Saale-Ticket ein beeindruckender Zuglauf außerordentlicher Eindrücke nach dem Kleinod Ziegenrück verwirklicht werden. Das bahntouristisch ausgerichtete Nostalgieprogramm des Landes Thüringen könnte mit einer Fahrt mit historischen Zügen durch das Höllental eine weitere Bereicherung erlangen.

■ Güterverkehr: Protektion statt Ausbau

Die Verlader bekräftigen ständig öffentlich die Notwendigkeit, den Anteil ihres Güteraufkommens auf der Schiene von heute ca. 17 Prozent (900.000 Tonnen) ihrer Transportvolumen auf 34 Prozent und mehr zu erhöhen.

Zurzeit bewegen sich pro Tag fünf Güterzugpaare über die einzige Strecke nach Norden via Saalfeld und ca. 1.200 Lkw im Lobensteiner Raum, davon geht ein sehr großer Teil in Richtung Süden. Die Bahnstrecke nach Saalfeld steht auf-

grund des verdichteten Personenverkehrstaktes an der Auslastungsgrenze. DB Netz AG bestreitet dies beharrlich und verspricht, sämtliche Tonnagen der Verlader (34 Prozent entsprechen einer Verdoppelung der derzeitigen fünf Güterzugpaare) über Lobenstein – Saalfeld bewegen zu können.

Dass diese Aussagen allein der Protektion von Railion und der Verhinderung des Auftretens privater Schienengüterverkehrsunternehmen dienen, belegt ein Blick auf die Trassenbelegung Lobenstein – Saalfeld.

Bereits heute wird die Hauptbahn Nürnberg – Saalfeld – Halle im Abschnitt zwischen Saalfeld und Hockeroda zur Kreuzung von zu- und ablaufenden Güterzügen nach Lobenstein genutzt. Der geplante Pendelzug zur Beförderung von Holzhackschnitteln zwischen den verarbeitenden Unternehmen in Friesau und Blankenstein mit mindestens vier Umläufen pro Tag verschärft die Situation zwischen Unterlemnitz und Lobenstein enorm. Eingeschränkt wird die Gestaltung der Fahrpläne für den Güterverkehr durch die fehlenden Gleislängen zur Kreuzung von Güterzügen, die länger als 250 Meter sind, sowie durch die erhebliche Belastung der Hauptbahn Hockeroda – Saalfeld, wo vom Neigetech-IC bis zum Durchgangsgüterzug alle Zugarten unterwegs sind. Eine Verdoppelung der Zu- und Abläufe bei gleichen Zuglängen ist nicht darstellbar.

Weitere Steigerungen des Güterverkehrsangebots können somit nur durch weitere Zulaufstrecken in den Lobensteiner Raum erreicht werden, sinnvollerweise durch die Höllentalbahn, da hierbei das Gesamtaufkommen in Lobenstein logisch und logistisch in Süd- und Nordverkehre entflechtet werden kann.

Die Vorteile einer zusätzlichen Südanbindung in Kürze:

- Für den Schienengüterverkehr via München würde sich die Wegstrecke um 66 Streckenkilometer verkürzen, das zweimalige Wenden des Zuges mit Lokwechsel vermieden und die Überwindung von 450 Höhenmetern eingespart. Die Trassenentgelte würden um rund 200 Euro je Zug gesenkt.
- Die Holz-Einkaufsfelder des Kompetenzzentrums Holz werden sich aufgrund der Inbetriebnahme des Zellstoffwerks Stendal/Elbe (Verbrauch 3,0 Mio Festmeter/Jahr) weiter nach Süden verlagern.
- Die Güterströme der Holzexporte Ostthüringens gehen fast ausnahmslos in Richtung Süden.



Holzlaster in Friesau – es könnten viel weniger sein. ▲

◀ Februarnachmittag, -2 Grad, nasskalt, Eisglätte, in Lobenstein im Regionalbahnhof sind alle Gleise von Güterzügen belegt, von Nebenbahnromantik keine Spur...

Im Laufe des Jahres 2003 entstanden im Zusammenschluss von Klausner Holz Thüringen (KHT), Zellstoffwerk Rosenthal (ZPR) Blankenstein, Bau- und Holztechnik Thüringen (BHT), ZHT-Holzverwertung Friesau und Rettenmeier Holzindustrie in Ullersreuth Untersuchungen zur weiteren Entwicklung des Schienengüterverkehrs, bei welchen der südliche Zulauf in den Lobensteiner Raum über die Höllentalbahn und Hof eine maßgebliche Rolle spielt.

Zeitgleich dazu erarbeitete Géza Schubert eine Diplomarbeit mit dem Titel „Die Verlagerung von Holzhackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene“.

Diese Bearbeitungen zielen konsequent auf die Verlagerung von Holz- und -hackschnitzeltransporten auf die Schiene und können so direkt zur Entlastung unserer Region vom Lkw-Verkehr beitragen.

■ Ländergrenzen behindern Reaktivierung

Nach wie vor wird eine effektive Entwicklung dieses Projekts durch nicht vorhandene Kommunikation und mangelnden Informationsaustausch zwischen den Betroffenen und Verantwortlichen in den Ländern Bayern und Thüringen behindert.

Sinnbildlich hierzu enden auf der Muschwitzbrücke der Bahntrasse genau über der Landesgrenze die Zuständigkeiten folgender räumlich weit entfernter Institutionen und Beteiligten:

- Landesregierungen in Erfurt und München mit der landesbezogenen und nicht abgestimmten Verkehrs- und Regionalplanung,
- Thüringer Nahverkehrsservicegesellschaft Erfurt und Bayerische Eisenbahngesellschaft München,
- DB Netz Süd-Ost Leipzig und Süd München,
- DB Cargo/Railion/Stinnes mit verschiedensten Stellen und Ansprechpartnern,
- Industrie- und Handelskammern zu Gera und Bayreuth,
- die Verbreitungsgebiete der örtlichen Presse Frankenpost und der OTZ/Freies Wort als Meinungsbildner,
- Bayerischer Rundfunk und Mitteldeutscher Rundfunk,
- Tourismusregion Naturpark Frankenwald mit Ferienregion Selbitztal und Thüringer Schiefergebirge – obere Saale

.....und es scheiden sich an dieser Stelle die Vorstellungen mancher Bürger der alten und neuen Bundesländer.

■ Unproduktiver Argumentationskreislauf

Die Belange einer privaten Initiative für Schieneninfrastruktur bei der Deutschen Bahn AG besitzen absolut keinen Stellenwert. Auf ca. 25 schriftliche Anfragen bzw. Kontaktaufnahmen zum Thema per Brief, per Fax und per Mail an verschiedensten Stellen der DB AG, Cargo, Netz, RegionalNetz, Pressestellen und Stellen für Ideenmanagement erfolgte eine einzige Rückantwort als Eingangsbestätigung mit der Mitteilung der Weiterleitung an eine andere Stelle, bislang jedoch ebenfalls ohne Rückantwort. Allein zu DB Regio Hof besteht ein guter Kontakt. Anfragen der Ferienregion Selbitztal an Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Wiesheu zum Projekt Höllentalbahn wurden z. T. in sehr harschem Ton zurückgewiesen, es wurde auf das zurückliegende Gutachten verwiesen sowie im Übrigen auf die Zuständigkeit des Bundes für Infrastrukturmaßnahmen. Eine daraufhin gestellte Anfrage von Höllennetz an das Bundesverkehrsministerium wurde dahin gehend beantwortet, dass hier der Bund nicht zuständig sei, da es sich bei der Höllentalbahn um eine reine regionale Strecke ohne überregionale Bedeutung handle und dementsprechend das Land zuständig sei. Eine weitere Anfrage der Initiative an das Bundesverkehrsministerium mit ausdrücklichem Hinweis auf die überregionale und zum Teil internationale Güterverkehrsproblemstellungen wurde ebenfalls mit dem Verweis auf regionale Zuständigkeiten beantwortet.

Mittlerweile setzte sich auf bayerischer Seite die Erkenntnis durch, dass für eine ganzheitliche Bewertung des Projekts der Güterverkehrsaspekt untersucht werden muss. Diesbezüglich setzten sich MdL Alexander König (CSU) und MdB Dr. Hans-Peter Friedrich (CSU) auf Landes- und Bundesebene für eine Fortschreibung des Gutachtens ein. Die Antwort des Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministers Dr. Otto Wiesheu im Oktober 2002 lautet dahin gehend, dass hierfür entweder der Bund oder die DB Cargo selbst zuständig sei. Bezeichnenderweise war im Juni 2003 einer Pressemitteilung des Bayerischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zu entnehmen, dass für den



Bahnreise von Marxgrün nach Blankenstein: Ankunft in Blankenstein nach 6 Stunden 35 Minuten und 262 Kilometern. Vierter Pressetermin mit Bürgermeister Kratschmann, Blankenstein, Bürgermeister Wietzel, Blankenberg, und Ulrike Gote, Abgeordnete des Bayerischen Landtags.

Bereich des Chemiedreiecks Prien – Burghausen – München ein entsprechendes Gutachten zur Verlagerung von ca. 30.000 Lkw-Fahrten von der Straße auf die Schiene durch den Freistaat Bayern beauftragt wurde.

Eine kurz darauf gestellte Anfrage der Initiative Höllennetz, ob ähnliche Untersuchungen nicht auch zum Projekt Höllentalbahn vom Freistaat Bayern gefördert werden können (bei bereits erfolgter Zusage der Thüringer Verlagerer, dafür die halben Kosten zu tragen), wurde bis heute nicht beantwortet.

Auf Drängen der Thüringer Verlagerer nahm Staatssekretärin Iris Gleike vom Bundesverkehrsministerium im März 2003 an einer Ortseinsicht teil. Die Ergebnisse aus diesen Gesprächen gehen dahin, dass für die Erstellung von Gutachten nicht der Bund, sondern die Eisenbahnunternehmen zuständig seien. Die Auslegung dieser Aussage würde bedeuten, dass die auf den Bahnstrecken Saalfeld – Blankenstein und Hof – Bad Steben agierende DB Netz AG, welche sich allerorten von unliebsamen Nebenstrecken trennt und derzeit aktiv daran beteiligt ist, die großen Verlagerer in Friesau vom Schienennetz abzuhängen, dafür zuständig ist, Gutachten für Reaktivierungen zu erstellen. Bemerkenswerterweise greift Staatssekretärin Gleike in ihrer ablehnenden Begründung zur gesamtheitlichen Betrachtung der Höllentalbahn auf den Negativentscheid des Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2000 zurück, der ja aufgrund nicht vollumfänglicher Untersuchung auch heute noch zu hinterfragen ist. Somit ergibt sich folgender interessanter Argumentationskreislauf:

- Der Negativentscheid aus München im Jahr 2000 wird damit begründet, dass aufgrund des Nichtvorhandenseins der Strecke eine Reaktivierung für den Personenverkehr unwirtschaftlich sei, wobei der Güterverkehr gar nicht betrachtet wurde.
- Das Bundesverkehrsministerium lehnt eine Reaktivierung mit der Begründung ab, dass 2000 die Unwirtschaftlichkeit aufgrund fehlender Strecke festgestellt worden sei.
- Es wird empfohlen, die Höllentalbahn im Zuge der noch nicht aufgelegten privaten Gleisanschlussförderprogramme als reine Güterbahn durch die Firmen selbst zu errichten. Inwieweit eine solche Finanzierung mit den Zielen einer regionalen bzw. überregionalen Schienenverkehrsinfrastrukturpolitik für Güter- und Personenschienenverkehr vereinbar ist, ist nicht verständlich.

- Die jüngsten Äußerungen aus Kreisen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gehen im Einklang mit dem bayerischen Verkehrsminister dahin, dass aus Angst vor einem Präzedenzfall einer Streckenreaktivierung in Bayern keine Bestellung von Schienenpersonennahverkehr durch den Freistaat erfolgen würde, vielmehr sollten die finanzgebeutelten Kommunen in diesem speziellen Fall die Bestellung übernehmen und auch finanzieren.

■ Positive Ausgangsfaktoren: Mitarbeit der Thüringer Betriebe, Verbände, Presse

Entgegen den vorhandenen behindernden Faktoren der Länderübergreifung gab und gibt es wichtige unterstützende Konstellationen, die zum heutigen Projektstatus beigetragen haben. An erster Stelle sind die sehr offenen und konstruktiven Kontakte mit den Geschäftsleitungen der Betriebe des Thüringer Kompetenzzentrums Holz zu nennen. Es kann nicht als Selbstverständlichkeit betrachtet werden, dass innerhalb kürzester Zeit themenbezogene und mit ständigem gegenseitigen Informationsfluss lebendig gehaltene Kontakte zwischen den Geschäftsführern großer Industriebetriebe und einer privat organisierten Zwei-Mann-Initiative aufgebaut wurden.

Die örtliche Presse beider Bundesländer steht dem Projekt sehr aufgeschlossen gegenüber und hält somit das Thema in ständigem Bewusstsein der Öffentlichkeit.

Genau in das Jahr 2002 fiel, initiiert durch die ZPR Blankenstein, die Erstellung der oben genannten Diplomarbeit von Géza Schubert. Diese Diplomarbeit enthält außer dem Hauptthema auch Kapitel zur regionalen Schieneninfrastruktur und zu Streckenreaktivierungen.

■ Der aktuelle Stand

Der heute aktuelle Diskussionsstand wurde durch mehrere öffentliche Veranstaltungen gefördert:

- 101. Geburtstagsfeier zum 15.08.2002 auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofes Lichtenberg mit 450 Besuchern.
- Eine symbolische Bahnfahrt von Marxgrün nach Blankenstein am 14.12.2002 unter Teilnahme zahlreicher interessierter Bürger, Bürgermeister, Landtagsabgeord-



◀ In Unterlemnitz wird gebaut: Das bereits wegrationalisierte Ausweichgleis muss wieder eingebaut werden – 3. September 2003.



In der Zukunft fährt die Bahn durch die Hölle, auch für den Tourismus.

Weitere Infos mit umfangreichem Daten- und Bildmaterial unter <http://www.hoellennetz.de/>

ner, Vertreter der Verlager und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- Mit der bunt gemischten Gruppe wurden in 6 1/2 Stunden 262 Kilometer zurückgelegt. Bei vier Presstertinnen in Marxgrün, Hof, Saalfeld und Blankenstein gab es elf Redner zur Wiederbelebung der Höllentalbahn, mit einer einzigen negativen Stimme des Landrats Bernd Hering.

Mittlerweile befürworten die Gemeinden Blankenberg und Blankenstein (sogar mit einem Gemeinderatsbeschluss), das Moorbad Lobenstein, die Städte Erfurt, Saalfeld und Hof sowie die IHK zu Gera und Bayreuth die Wiederbelebung der Höllentalbahn.

Der Tourismusverband Ferienregion Selbitztal, der Fahrgastverband PRO BAHN, die in Thüringen ansässigen Verlager, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, Bündnis 90/Grüne sowie einzelne Bundes- und Landtagsabgeordnete unterstützen die Höllentalbahn auf allen Ebenen. Der Landrat des Landkreises Hof, Bernd Hering (SPD), wurde nach kurzzeitiger neutraler Phase Mitte 2002 zum Wortführer der Bahngegner. Als Begründung führt Hering Naturschutzbelange an.

Die Umweltschutzverbände und örtlichen Institutionen sind ständig an der Diskussion beteiligt. Hierbei zeigt sich, dass das Projekt aus deren Sicht nicht vollumfänglich positiv zu bewerten ist.

Insbesondere der heute viel zitierte Begriff der Nachhaltigkeit verbietet aber eine prinzipielle Ablehnung des Projekts, ohne vorher eine sorgsame Abwägung aller Einflussfaktoren (auch der touristischen und verkehrlichen Entwicklungen aus dem angrenzenden Thüringen) vorgenommen zu haben.

Die Entwicklung des weit überregional bekannten und preisgekrönten EgroNet sowie dessen proklamierte Erweiterungsabsichten ließen gemeinsame Ansatzpunkte erkennen. Eine daraufhin erfolgte Vorstellung unserer Initiative beim damaligen Träger des EgroNet, dem Zweckverband ÖPNV Vogtland, fand Gehör. So war die logische Konsequenz, dass bei der EgroNet-Konferenz im September 2003 das Projekt Höllentalbahn in der Gesamtrelation Saalfeld – Hof – Eger in die zukünftigen Planungsziele aufgenommen wurde.

Auf Empfehlung des VDV erarbeitete die „Initiative Höllennetz“ zum regionalen Schienennetz eine umfassende Doku-

mentation der Streckenparameter für mögliche Engagements von privaten Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen. Diese Datensammlung steht auf Anfrage zur Verfügung.

Derzeit betreibt die DB Netz AG jedoch in beachtenswerter Übereinstimmung mit dem Land Thüringen (möglicherweise im Zusammenhang mit dem kurz bevorstehenden Ausbau der Autobahn A9 durch die „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“ (DEGES) und einem dabei notwendig werdenden Neubau der Bahnbrücke über die A9 bei Moßbach) mit größter Anstrengung, auch unter Ausschaltung eines zwischenzeitlich vorhandenen Pachtvertrags eines privaten Eisenbahnunternehmens, die technisch gesperrte Oberlandbahn der Stilllegung zuzuführen.

Nicht genug: Auch das täglich viermal bediente Teilstück Unterlemnitz Ebersdorf – Friesau ist zur Abgabe an Dritte ausgeschrieben und somit zur Stilllegung vorbereitet.

Dies ist dann die Problemlösung im Sinne der DB Netz AG: Die Verlager in Friesau werden nicht mehr bedient, große Tonnagen fallen weg und die Diskussion um Streckenreaktivationen ist beendet.

■ Perspektiven

Nach unserer Meinung stellt die Wiederbelebung der Höllentalbahn eine Schlüsselfunktion für ein effizientes Regionalnetz, allerdings ausschließlich betrieben von einem privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dar.

Nur so könnte auf die Verkehrsbedürfnisse, hauptsächlich der Thüringer Verlager, rasch vor Ort reagiert werden, was die von der DB AG installierten Regionalnetze (Vogtlandnetz mit Sitz in Zwickau und Frankennetz mit Sitz in Nürnberg) aufgrund deren Zuständigkeitsgrenzen und daraus resultierender mangelnder Informationsflüsse nicht leisten können, wollen oder aufgrund der Strategie der DB AG nicht dürfen.

Der Verkehrsbedarf für Personen und Güter ist mittlerweile fundiert belegt, die Verkehre könnten wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll auf der Schiene bedient werden, die historisch gewachsenen Verbindungen zwischen Thüringen, Bayern und Böhmen könnten somit wieder ihre geschichtlich und gesellschaftlich gewachsenen Rollen erfolgreich spielen.