

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Ralph Lenkert, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/4707 –**

Reaktivierung Höllentalbahn und Stilllegungspläne

Vorbemerkung der Fragesteller

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. vom 28. März 2008 (Bundestagsdrucksache 16/8669) zu Möglichkeiten der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Hof und Saalfeld (Höllentalbahn) bezieht sich die Bundesregierung im Wesentlichen auf den Bundesverkehrswegeplan 1992 sowie Untersuchungen hinsichtlich der Personenbeförderung. Zwischenzeitlich hat sich der Güterverkehr auf der Straße weiter intensiviert und hat streckenweise einen unerträglichen Umfang angenommen. Auch bei anderen damaligen Annahmen, wie z. B. hinsichtlich der Strecke Asch (Tschechische Republik)–Selb (Bundesrepublik Deutschland), gibt es neue Entwicklungen. Wie den Medien zu entnehmen ist, will sich der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, persönlich für die Wiedereröffnung dieses Streckenabschnitts einsetzen. Damit entstünde auch für die Streckenführung Tschechien–Bayern–Thüringen und somit für die „Höllentalbahn“ eine völlig neue Situation, die zusätzliche Argumente für eine Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Hof und Saalfeld liefern würde.

Zeitgleich mit dieser Entwicklung wurde jedoch ein Antrag der DB Netz AG vom 12. Juli 2010, für die Eisenbahnstrecke Hof (Saale)–Bad Steben, Streckennummer 5021 (Gz: I.NVR-S-P Gi) veröffentlicht. Dieser sieht den Rückbau von einem Überholgleis und vier Weichen im Bahnhof Naila, Bahnkilometer 18,2 bis Bahnkilometer 18,8 und die Auflassung des Bahnhofes Naila zum Haltepunkt vor. Die Verkehrsinitiative „Höllennetz e. V.“ weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass dieser Rückbau Tatsachen schaffen würde, die eine Reaktivierung der Höllentalbahn deutlich verteuern würden bzw. dass sich der Rückbau negativ auf die Attraktivität der Strecke auswirken würde. Zudem dürfe, solange auf dem Bahnstreckenabschnitt Blankenstein–Marxgrün noch keine Entwidmung erfolgt sei, aus Folgekostengründen kein Rückbau des Ausweichgleises in Naila erfolgen, so die Initiative.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt hat im Auftrag der IHK Ostthüringen zu Gera im April 2010 die Studie „Untersuchung der Verkehrsverhältnisse für den Personen- und Güterverkehr entlang der Höllentalbahn“ abgeschlossen. Das Institut hat hierzu frühere Untersuchungen ausgewertet sowie eigene Erhebungen, u. a. durch Befragung der im Einzugsbereich tätigen Unternehmen durchgeführt. Für die Höllentalbahn wird ein Verlagerungspotenzial für den Bahnverkehr von ca. 750 000 t/Jahr erwartet. Hiervon stammt etwa ein Drittel aus der Verlagerung von der bisher genutzten Verbindung über Saalfeld und Wurzbach. Es wird von mindestens vier Güterzugpaaren je Werktag auf der reaktivierten Höllentalbahn ausgegangen.

1. Verfügt die Bundesregierung über aktuelle statistische Angaben über die Entwicklung des Güterverkehrs zwischen Bayern und Tschechien, und wenn ja, wie hat sich dieser Verkehr in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes hat sich der Verkehr zwischen Bayern und der Tschechischen Republik wie folgt entwickelt:

von ...	nach ...	Jahr	insgesamt	beförderte Tonnen darunter Güterhauptgruppe 05 (Holz und Kork)
ČR	Bayern	2005	728 692	538
		2006	723 361	4 615
		2007	450 421	29 673
		2008	333 087	7 797
		2009	282 945	10 638
Bayern	ČR	2005	131 994	9 884
		2006	190 437	12 126
		2007	175 295	20 913
		2008	60 978	4 810
		2009	27 527	596

2. Verfügt die Bundesregierung über aktuelle statistische Angaben über die Entwicklung des Güterverkehrs für die Holzverarbeitende Industrie im südlichen Saale-Orla-Kreis zwischen Bayern und Tschechien, und wenn ja, wie hat sich dieser Verkehr in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Nach Angaben der Holz verarbeitenden Industrie aus dem Jahr 2003 betrug das Verkehrsaufkommen, bei dessen Ermittlung auch ein Betrieb im benachbarten Sachsen einbezogen war, insgesamt 5,4 Mio. Tonnen. Gemäß der in der Vorbemerkung der Bundesregierung genannten Studie betrug das Güteraufkommen 2007/2008 für alle Relationen und Verkehrsmittel 4,4 Mio. Tonnen. Davon werden ca. 19 Prozent im Schienengüterverkehr abgewickelt. Der Anteil liegt im Versand deutlich über dem im Empfang (56,8 Prozent zu 8,4 Prozent). Dies ist daraus zu erklären, dass die Zufuhr von Rohstoffen (Rundholz, Holzschmitzel) über kürzere Entfernungen dominiert.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die gegenwärtigen Chancen für die Wiedereröffnung der Strecke Asch (CZ)–Selb?

Soweit bekannt, besteht auf bayerischer Seite die Bereitschaft des Aufgabenträgers, Leistungen im Schienenpersonennahverkehr zu bestellen sowie Einvernehmen über die Investitionen in die Infrastruktur. Nach Informationen aus der Region hat allerdings das tschechische Eisenbahninfrastrukturunternehmen SŽDC die Entwidmung des tschechischen Streckenabschnitts der stillgelegten Eisenbahnverbindung Aš (Asch)–Selb-Plößberg beantragt. Eine Rückäußerung des hierzu befragten Ministeriums der Tschechischen Republik liegt dem BMVBS jedoch noch nicht vor.

4. Ergeben sich für die Bundesregierung, bei einer eventuellen Wiedereröffnung der Strecke Asch (CZ)–Selb, neue Möglichkeiten zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Bahn?

Gemäß der in der Vorbemerkung der Bundesregierung genannten Studie ist bei einer Reaktivierung der Teilstrecke Aš (Asch)–Selb-Plößberg ein zusätzliches Verlagerungspotenzial auf die Schiene von ca. 50 000 Tonnen im Jahr zu erwarten, also ca. ein Zugpaar je Woche.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung unter den veränderten Bedingungen die Auslastung einer von Güter- und Personenverkehr genutzten Verbindung Asch (CZ)–Selb–Hof–Saalfeld?

Die Bundesregierung erwartet keinen nennenswerten durchgehenden Verkehr zwischen Aš (Asch) und Saalfeld über die Höllental- und Sormitztalbahn.

6. Ist nach Auffassung der Bundesregierung, durch den beantragten Rückbau eines Überholgleises und von vier Weichen im Bahnhof Naila, eine mögliche Reaktivierung der „Höllentalbahn“ tangiert?
7. Wenn ja, welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um zu verhindern, dass durch eine technische Maßnahme der zukünftige Spielraum für politische Entscheidungen eingeschränkt wird?
8. Wer würde die zusätzlichen Kosten tragen, die durch den Rückbau eines Überholgleises gegebenenfalls bei Reaktivierung der Höllentalbahn entstünden, und wie hoch werden diese von der Bundesregierung geschätzt?
9. Wie steht die Bundesregierung zur Auffassung der Verkehrsinitiative „Höllennetz e. V.“, dass, solange auf dem Bahnstreckenabschnitt Blankenstein–Marxgrün noch keine Entwidmung erfolgt sei, aus Folgekostengründen kein Rückbau des Ausweichgleises in Naila erfolgen dürfe?

Die Fragen 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Hinblick auf die Aufnahmefähigkeit der für den Güterverkehr ertüchtigten Verbindung Saalfeld–Wurzbach–Blankenstein (Saale), die geringe prognostizierte Zugzahl auf der reaktivierten Höllentalbahn und die hohen Aufwendungen für die Reaktivierung einschließlich der Begleitmaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Hof–Marxgrün ist der Lückenschluss Blankenstein (Saale)–Marxgrün noch nicht abzusehen. Insofern existiert kein Bedarf eines Infrastrukturnutzers für eine Begegnungsmöglichkeit in Naila. Eine überschlägige Betrachtung des möglichen Betriebsablaufs auf dem Abschnitt Hof–Marxgrün

lässt erwarten, dass die zusätzlichen Güterzüge auch ohne einen Kreuzungsbahnhof in Naila befördert werden könnten. Überdies ist die erforderliche Zuglänge und damit die Nutzlänge der Begegnungsgleise noch nicht bekannt. Insofern würde bei einer Erneuerung der seit 1999 nicht genutzten Infrastruktur in Naila zum gegenwärtigen Zeitpunkt Gefahr bestehen, dass diese später nicht genutzt wird oder wegen Unterdimensionierung nicht nutzbar sein könnte. Der Einsatz von Bundesmitteln verbietet sich daher wegen Unwirtschaftlichkeit.