

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/8561 –**

Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Hof und Saalfeld (Höllentalbahn)

Vorbemerkung der Fragesteller

Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten ist die Reaktivierung ehemals stillgelegter Bahnstrecken notwendig und sinnvoll, insbesondere wenn diese wesentliche Lückenschlüsse darstellen. Dies gilt zum Beispiel für die so genannte Höllentalbahn zwischen Blankenstein (Thüringen) und Marxgrün (Bayern). Würde dort der Lückenschluss von knapp 6 Kilometer Länge vollzogen, könnte den Gütertransporten auf der Bahn ein Umweg von über 100 Kilometer Länge erspart werden. Da auf dieser Strecke ein beträchtliches Aufkommen im Güterverkehr besteht, würde dieser somit wesentlich wirtschaftlicher gestaltet werden. Darüber hinaus wäre es möglich, bei vielen Verbindungen im Personenverkehr die Fahrzeiten um bis zu zwei Stunden zu verkürzen. In einem Gutachten des Büros Kocks Consult GmbH in Erfurt im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS) zur Wiederbelebung der Höllentalbahn von 1998 wurde nur der Personenverkehr, nicht aber der Güterverkehr untersucht, was offensichtlich zu einer unvollständigen Entscheidungsgrundlage führte. Die prognostizierten Kosten von 15 Mio. Euro für den Lückenschluss dürften sich aufgrund von einer massiven Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die umweltfreundlichere Bahn relativieren. Trotz positiver Reaktionen aus der Region und der Einigkeit von Wirtschaft, Bürgern und Politik vor Ort konnte der Lückenschluss u. a. deshalb bisher nicht erfolgen, weil sich keine Behörde für diese länderübergreifende Verbindung zuständig fühlte.

Als positive Beispiele für erfolgte Lückenschlüsse in der Bundesrepublik Deutschland gelten laut dem Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Bayern, die neuen Verbindungen Böblingen–Dettenhausen, Tübingen–Herrenberg oder auch Kaarst–Düsseldorf–Mettmann.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Blankenstein – Marxgrün wurde – wie bei allen durch die Teilung Deutschlands unterbrochenen Strecken – bereits

*** Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27. März 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nach der Öffnung der innerdeutschen Grenze geprüft mit dem Ergebnis, dass kein hinreichendes Verkehrsaufkommen zur wirtschaftlichen Legitimation der Strecke festzustellen war. Die Instandsetzung würde hohe Aufwendungen für die Freimachung des Geländes und die Sanierung der Kunstbauwerke, u. a. zweier Tunnel, erfordern. Außerdem wären weitere Investitionen in die Sicherungstechnik der Strecke Hof – Bad Steben erforderlich, an die die Höllentalbahn in Marxgrün angebunden werden müsste.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hatte die Strecke im Jahre 1994 möglichen Interessenten für eine Reaktivierung des Betriebes angeboten. Weder die Gebietskörperschaften noch andere potenzielle Interessenten haben ein Interesse an der Übernahme der Strecke gezeigt.

1. Wie viele ehemals stillgelegte Bahnstrecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit Beginn der Bahnreform 1994 in der Bundesrepublik Deutschland reaktiviert, wie hoch ist die Gesamtlänge dieser Strecken in Kilometer, und welche Strecken wurden auf Betreiben von Bürgerinitiativen reaktiviert?

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) und der DB Netz AG wurde seit der Bahnreform in 1994 durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Infrastruktur folgender Strecken/Teilstrecken reaktiviert:

DB-Strecken Nr.	Strecke/Teilstrecke	Länge (km)	Nutzung im SPNV/ Anmerkungen
2972	Korbach – Korbach Süd	1	ja
2972	Herzhausen – Frankenberg (Eder)	19	an Sonn- u. bestimmten Feiertagen
3420	Eisenberg (Pfalz) – Ramsen	4	ja
3420	Ramsen – Hp Eiswoog neu	4	an Sonn- u. bestimmten Feiertagen
4406	Abzweigstelle Grenzacher Horn – Weil (Rhein), G-Bahn	6	nein
4411	Weil (Rhein) – Basel Bad Rbf, G-Bahn	4	nein
6941/42	Wittstock (Dosse) – km 73,0 (– Mirow)	17	nein, erneut stillgelegt

Die Reaktivierung der Infrastruktur von Eisenbahnstrecken durch nichtbundes-eigene Eisenbahnen sowie die Wiederaufnahme des SPNV auf bestehender Infrastruktur fällt in die Zuständigkeit des jeweiligen Bundeslandes. Zur Rolle von Bürgerinitiativen bei der Reaktivierung der genannten Strecken liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

2. Wie viel Güter- und Personenverkehr konnte nach Erkenntnissen der Bundesregierung durch solche Reaktivierungen im selben Zeitraum auf die Bahn verlagert werden?

Die gewünschten Angaben zu Reisendenzahlen und Verkehrsmengen liegen der Bundesregierung nicht vor. Derartige Angaben sind nur den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Strecken nutzen, sowie im SPNV den Aufgabenträgern möglich.

3. Welche Verkehrs- und Umweltwirkungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Reaktivierungen der Bahnstrecken Böblingen–Dettenhausen, Tübingen–Herrenberg und Kaarst–Düsseldorf–Mettmann bezüglich des Güterverkehrs und des Personenverkehrs in den Räumen, und wie bewertet die Bundesregierung diese?

Bei den genannten Strecken handelt es sich nicht um die Reaktivierung stillgelegter Infrastruktur. Die Strecken Böblingen – Dettenhausen, Tübingen – Herrenberg sowie Neuss Hauptbahnhof – Kaarst und Düsseldorf–Gerresheim – Mettmann – Dornap–Hahnenfurt wurden in den Jahren 1995 bis 1998 von der DB AG an externe Infrastrukturbetreiber abgegeben. Die genannten Streckenabschnitte waren zum Zeitpunkt der Übergabe an den neuen Betreiber nicht stillgelegt. In der Relation Kaarst – Düsseldorf Hauptbahnhof – Mettmann wurde der SPNV vom Aufgabenträger zu einer S-Bahn-Linie mit Dieseltriebwagen weiterentwickelt. Auf den Strecken Böblingen – Dettenhausen und Tübingen – Herrenberg wurden vom Aufgabenträger Taktverkehre als Zubringer zum S-Bahn-Netz der Landeshauptstadt Stuttgart eingerichtet. Angaben über die Verkehrsentwicklung und die Umweltauswirkungen liegen der Bundesregierung nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung die Kompetenz für länderübergreifende regionale Bahnstrecken so geregelt werden, dass insbesondere im Grenzbereich zu den neuen Bundesländern dringend erforderliche Lückenschlüsse ermöglicht werden?

Die im Rahmen der nach Öffnung der innerdeutschen Grenze geprüften und als erforderlich festgestellten Lückenschlüsse von Strecken, die durch die Teilung Deutschlands unterbrochen wurden, sind abgeschlossen. Soweit die Aufgabenträger im SPNV zwischenzeitlich weitere Maßnahmen als erforderlich ansehen, steht ihnen frei, dies bilateral oder im Rahmen ihrer Arbeitsgemeinschaft zu regeln. Mit den Regionalisierungsmitteln zur Bestellung von Verkehrsleistungen, den Mitteln nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) und nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie den Kompensationsmitteln für weggefallene GVFG-Mittel stellt der Bund den Ländern Finanzmittel für derartige Maßnahmen zur Verfügung. Bei Investitionen ist eine positive volkswirtschaftliche Bewertung Voraussetzung für Neu- und Ausbaurvorhaben.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, allgemein Bahnstrecken zu reaktivieren, die wesentliche Lückenschlüsse darstellen, und welche Mittel stellt sie dafür bereit?

Die Bundesregierung unterstützt bereits seit der Einheit Deutschlands das Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländer auch hinsichtlich der Schaffung von leistungsfähigen Eisenbahnverbindungen. Die Notwendigkeit bestimmter Neu- und Ausbaumaßnahmen wurde auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplanes 1992 (BVWP '92) seinerzeit erstmalig mit dem BSchwAG gesetzlich bestätigt. Bereits im Vorfeld des BVWP '92 wurden im April 1991 die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) beschlossen, davon 9 Schienenprojekte, die zum größten Teil abgeschlossen sind. Das herausragende Interesse, das der Bund dem (verkehrlichen) Zusammenwachsen der neuen mit den alten Bundesländern beimisst, dokumentiert sich eindrucksvoll an dem hohen Investitionsvolumen für die Projekte VDE-Schiene.

6. Ist es richtig, dass es kaum Verbindungsangebote des öffentlichen Verkehrs zwischen Oberfranken und Südostthüringen gibt, und sieht die Bundesregierung hier Handlungsbedarf?

Mit dem Regionalisierungsgesetz wurde die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum 1. Januar 1996 auf die Länder übertragen, damit das Angebot von Bussen und Bahnen aus einer Hand und vor Ort gestaltet werden kann. Die Länder erhalten zur Erfüllung dieser Aufgabe Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Die Bewertung der Verkehrsnachfrage und des bestehenden Verkehrsangebots ist daher Angelegenheit der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger.

7. Welche Auswirkungen hätte nach Auffassung der Bundesregierung eine Reaktivierung der Höllentalbahn für den Bahnknotenpunkt Hof, und welche Wirkungen auf den Öffentlichen Personennahverkehr in den Regionen Oberfranken und Thüringen sind zu erwarten?

Nach Angaben der DB Netz AG ist im Bahnhof Hof Hauptbahnhof bei Zugrundelegung der derzeitigen Betriebsprogramme die Durchführung zusätzlicher Zugfahrten möglich. Auf den eingleisigen und mit SPNV belegten Strecken Hof – Bad Steben und Hof – Selb müssten zur Prüfung der Aufnahmefähigkeit dieser Strecken Untersuchungen durchgeführt werden. Diese sind jedoch erst sinnvoll, wenn ein belastbares Mengengerüst vorliegt. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Welche Auswirkungen hätte nach Auffassung der Bundesregierung die Reaktivierung der Höllentalbahn auf die Förderung von umweltfreundlicher Mobilität und nachhaltigem Tourismus?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

9. Welche Auswirkungen könnte die Reaktivierung der Höllentalbahn in Verbindung mit der ebenfalls zu reaktivierenden Bahnstrecke von Selb (Bayern) nach Asch (Tschechien) auf regionale Verkehre in Richtung Tschechien haben?

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind seitens des Aufgabenträgers im SPNV keine Absichten bekannt, für den deutschen Streckenabschnitt der Teilstrecke Aš(Asch) – Selb-Plößberg Nahverkehrsleistungen zu bestellen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

10. Könnte nach Auffassung der Bundesregierung die Reaktivierung der Höllentalbahn den Verkehr auf der Schiene zwischen den europäischen Nachbarländern verbessern?

Die Bundesregierung geht auf Grund der Streckencharakteristik der nördlich anschließenden Streckenabschnitte Unterlemnitz – Blankenstein (Saale) und Hockeroda – Unterlemnitz davon aus, dass die reaktivierte Höllentalbahn keine wesentliche Bedeutung im Schienenfernverkehr erlangen würde. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Ist eine Einsparung von 200 LkWs pro Tag im Güterverkehr für die Bundesregierung eine ausreichende Begründung, um eine Strecke von 6 Kilometer Länge wieder zu beleben, oder geht die Bundesregierung abweichend von den vorliegenden Gutachten von anderen Einspareffekten aus?

Die Holz verarbeitende Industrie im südlichen Saale-Orla-Kreis hatte im Jahr 2002 nach eigenen Angaben ein Transportaufkommen von rund 5,4 Mio. t erreicht. Hierbei handelte es sich überwiegend um Transporte im Nahbereich (Rohstoffe) und zwischen mehreren Aufkommens- und Zielstandorten. Zu diesem Zeitpunkt betrug der Bahnanteil der Transporte 11 Prozent, die Industrie beabsichtigte, diesen Anteil auf 30 Prozent zu steigern. Nach einer Zeitschriftenveröffentlichung hat ein im Auftrag der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) erstelltes Gutachten ergeben, dass auf der Eisenbahnverbindung (Saalfeld –) Hockeroda – Unterlemnitz – Blankenstein künftig ein Transportaufkommen von ca. 1,8 Mio. t pro Jahr befördert werden kann.

Bei Unterstellung einer Lkw-Ladung von durchschnittlich 25 t würden 200 Lkw-Fahrten bei Vollausslastung (ohne Durchführung von Leerfahrten) ein Maximalgewicht von ca. 5.000 t je Tag oder – je nach Anzahl der Betriebstage – 1,25 bis 1,5 Mio. t je Jahr bedeuten. Bei maximaler Zugausslastung geht die DB Netz davon aus, dass zur Abfuhr der vorgenannten Menge weniger als 10 Züge/Tag erforderlich wären. Es ist nicht ersichtlich, wie sich diese Zugzahl auf die Verbindungen (Saalfeld –) Hockeroda – Unterlemnitz – Blankenstein und Hof – Blankenstein aufteilen würde. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

12. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten einer Reaktivierung der genannten Strecke, wenn diese auch für den Güterverkehr tauglich gemacht würde?

Grundsätzlich ist die Erstellung von Gutachten über die Verkehrsbedienung und die Reaktivierung von stillgelegten Strecken Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die im Jahre 1990 aufgenommenen Untersuchungen zur Wiederherstellung von Strecken, die durch die innerdeutsche Grenze unterbrochen wurden, stellen insofern eine einmalige Aktion dar. Diese Untersuchungen wurden auf der Grundlage von Prognosen durchgeführt, die von den zu erwartenden Verkehrspotenzialen ausgingen und durch betrieblich-technische Planungen der seinerzeitigen Bundesbahndirektion Nürnberg begründet wurden. Insgesamt wurde der Finanzbedarf für die Reaktivierung des Streckenabschnitts Blankenstein – Marxgrün im Jahr 1992 mit rd. 52 Mio. DM angegeben (ohne evtl. erforderlichen Grunderwerb). Es ist von hier nicht zu beurteilen, ob spätere Gutachten zu deutlich geringeren Investitionsbeträgen gelangen, weil sie von einfacheren Standards ausgehen oder ob erforderliche signaltechnische Maßnahmen auf der anschließenden Teilstrecke Hof – Marxgrün nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

13. Welche Probleme verhindern nach Kenntnis der Bundesregierung die Reaktivierung der Höllentalbahn, und wie bewertet sie diese angesichts dessen, dass die örtliche Wirtschaft, die örtlichen Kommunen, wie auch der Verband der öffentlichen Verkehrsunternehmen den Lückenschluss befürworten?

Die bisherigen Untersuchungen der Aufgabenträger haben nicht erkennen lassen, dass bei einer Reaktivierung der in Rede stehenden Infrastruktur mit Bestellungen von SPNV durch die hierfür zuständigen Aufgabenträger für den SPNV gerechnet werden könnte. Die Vornahme von Investitionen erfordert den Nachweis der Wirtschaftlichkeit von Neu- und Ausbaumaßnahmen. Voraussetzung ist somit das Vorliegen einer Wirtschaftlichkeitsrechnung, die nach Angaben der DB Netz AG derzeit nicht gegeben ist.

14. In welcher Weise könnten nach Meinung der Bundesregierung die Pläne zur Reaktivierung der Höllentalbahn befördert werden, und wie wird sich gegebenenfalls die Bundesregierung daran beteiligen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

elektronische Vorab-Fassung*

elektronische Vorab-Fassung*

elektronische Vorab-Fassung*