



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Klaus Adelt SPD**
vom 27.11.2014

Höllentalbahn

Im Koalitionsvertrag der designierten Thüringischen Landesregierung heißt es: „Wir setzen uns für die Schließung von Schienelücken bei Werrabahn und Höllentalbahn, den Regelverkehr der Rennsteigbahn (Ilmenau-Themar) sowie die Unterstützung von Initiativen ein, die das Schienennetz im Freistaat für touristische Zwecke nutzen, erhalten und reaktivieren wollen.“

Diesbezüglich frage ich die Staatsregierung:

- 1.1 Teilt die Staatsregierung die Auffassung der Verkehrsinitiative Höllennetz, der Lückenschluss der Höllentalbahn sei „eine Chance für die Wirtschaft“?
- 1.2 Falls nicht, warum?
- 2.1 Nachdem die Verkehrsinitiative Höllennetz argumentiert, dass der besagte Lückenschluss ohne weitere Planfeststellung möglich wäre, weil die dafür zur Verfügung stehenden Flächen juristisch noch für den Bahnverkehr gewidmet seien, frage ich die Staatsregierung, ob sie diese Auffassung teilt?
- 2.2 Falls nicht, warum?
- 3.1 Nachdem unter Bezugnahme auf ein Gutachten des Büros Kocks Consulting GmbH in Erfurt die Verkehrsinitiative Höllennetz die Kosten einer potenziellen Ertüchtigung der Strecke Hof – Marxgrün auf circa 15 Millionen Euro berechnet hat, frage ich die Staatsregierung, ob sie diese Auffassung teilt?
- 3.2 Falls nicht, warum?
- 4.1 Gab es in der letzten Legislaturperiode konkrete Gespräche zwischen der Thüringischen und der Staatsregierung hinsichtlich eines Lückenschlusses der Höllentalbahn?
- 4.2 Zu welchem Ergebnis sind die beiden Regierungen dabei gekommen?
5. Liegt der Staatsregierung eine aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse hinsichtlich des Lückenschlusses der Höllentalbahn vor?
6. Unter welchen Umständen würde die Staatsregierung diesem Bauvorhaben positiv gegenüberstehen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 02.01.2015

1.1 Teilt die Staatsregierung die Auffassung der Verkehrsinitiative Höllennetz, der Lückenschluss der Höllentalbahn sei „eine Chance für die Wirtschaft“?

1.2 Falls nicht, warum?

Nach den vorliegenden Gutachten könnten im Fall einer Reaktivierung etwa zwei Güterzugpaare pro Tag über die Strecke verkehren. Hierdurch könnten bislang erforderliche Umwege bzw. Verladungen auf den Lkw eingespart werden, was zu Vorteilen für die Wirtschaft führt. Ob diese Vorteile allerdings in einem vertretbaren Verhältnis zu den Investitionskosten stehen, ist bislang offen. Auf die Antwort zur Frage 6 wird in diesem Zusammenhang verwiesen.

2.1 Nachdem die Verkehrsinitiative Höllennetz argumentiert, dass der besagte Lückenschluss ohne weitere Planfeststellung möglich wäre, weil die dafür zur Verfügung stehenden Flächen juristisch noch für den Bahnverkehr gewidmet seien, frage ich die Staatsregierung, ob sie diese Auffassung teilt?

Nein, diese Auffassung wird von der Staatsregierung nicht geteilt.

2.2 Falls nicht, warum?

Die Widmung für den Bahnverkehr bedeutet lediglich, dass die Flächen einer Zweckbindung unterliegen und somit nicht in die Planungshoheit der jeweiligen Gemeinden, sondern in die Planungshoheit des Eisenbahnbundesamtes fallen.

Bei einem Wiederaufbau der Strecke kann es durchaus das Erfordernis einer Planfeststellung geben, beispielsweise durch eine neue Leit- und Sicherungstechnik oder durch Anpassungen an Ingenieurbauwerken und Bahnübergängen. Diese Aspekte führen dazu, dass beispielsweise für den bis Ende 2015 geplanten Wiederaufbau der Bahnstrecke Selb-Plößberg – Asch (CZ) ein Planfeststellungsverfahren nötig ist. Dieses Verfahren läuft derzeit. Ob ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, muss die Planfeststellungsbehörde anhand des konkret geplanten Maßnahmenumfanges entscheiden.

3.1 Nachdem unter Bezugnahme auf ein Gutachten des Büro Kocks Consulting GmbH in Erfurt die Verkehrsinitiative Höllennetz die Kosten einer potenziellen Ertüchtigung der Strecke Hof – Marxgrün auf circa 15 Millionen Euro berechnet hat, frage ich die Staatsregierung, ob sie diese Auffassung teilt?

3.2 Falls nicht, warum?

Die Staatsregierung hat die Aussagen in dem genannten Gutachten nicht geprüft und kann daher zu dieser Frage keine Aussage treffen.

4.1 Gab es in der letzten Legislaturperiode konkrete Gespräche zwischen der Thüringischen und der Staatsregierung hinsichtlich eines Lückenschlusses der Höllentalbahn?**4.2 Zu welchem Ergebnis sind die beiden Regierungen dabei gekommen?**

Nein, es gab hierzu keine Gespräche.

5. Liegt der Staatsregierung eine aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse hinsichtlich des Lückenschlusses der Höllentalbahn vor?

Nein.

6. Unter welchen Umständen würde die Staatsregierung diesem Bauvorhaben positiv gegenüberstehen?

Gemäß den vorliegenden Gutachten liegt das Potenzial der Strecke im Schienenpersonennahverkehr bei unter 500 Reisenden pro Werktag, was auch von den Befürwortern einer Reaktivierung anerkannt wird. Der Schwellenwert von 1.000

Reisenden, ab dem der Freistaat Bayern eine Bestellung von Schienenpersonennahverkehr auf Reaktivierungsstrecken prüft, wird somit deutlich verfehlt. Daher kommt eine Wiederinbetriebnahme im Personenverkehr nicht in Betracht.

Für einen möglichen Wiederaufbau wegen des zu erwartenden Güterverkehrs ist ausschließlich der Bund zuständig. Um eine Bundesfinanzierung zu erreichen, müsste das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden. Im Jahr 2013 konnten die Länder, die Bahnunternehmen, aber auch Privatpersonen, Projektvorschläge gegenüber dem Bund äußern. Die Freistaaten Bayern und Thüringen haben den Lückenschluss zwischen Marxgrün und Blankenstein nicht angemeldet, da er nicht vorrangig erschien.

Das Projekt wurde jedoch von dritter Seite vorgeschlagen und wird, wie alle anderen Vorschläge auch, derzeit vom Bund bewertet. Mit Ergebnissen ist nach Auskunft des Bundes im Jahr 2015 zu rechnen. Bei einem positiven Bewertungsergebnis könnte das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Sofern dies geschieht und der Bund in der Folge finanzielle Mittel für die Umsetzung zur Verfügung stellt, könnte das Projekt realisiert werden.