

Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke Blankenstein (Saale) – Marxgrün

Ausgangslage

Die Eisenbahnstrecke Blankenstein (Saale) – Marxgrün wurde durch die deutsche Teilung unterbrochen. Ein Wiederaufbau erfolgte bisher nicht. Dadurch sind die in Blankenstein (Saale), Lobenstein und Ebersdorf-Friesau ansässigen Industriebetriebe nicht von Süden her auf der Schiene erreichbar. Entgegen dem allgemeinen Trend in den Neuen Bundesländern haben diese Unternehmen in den letzten Jahren stark expandiert, ihr Transportvolumen steigt stetig an. Eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene in größerem Umfang ist kaum möglich, da die letzte - von einstmals drei - noch betriebene Eisenbahnstrecke nach Blankenstein (Saale) an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit kommt. Ferner sind Transporte aus und in Richtung Süden per Bahn aufgrund des derzeit erforderlichen Umweges über Saalfeld, 50 km nordwestlich Blankenstein gelegen, nicht konkurrenzfähig zur Straße. Im öffentlichen Personenverkehr bestehen heute kaum Angebote, die die Ausflugs- und Urlaubsregionen Oberfrankens und Südost-Thüringens verbinden.

Auf lokaler Ebene scheint eine breite Übereinstimmung zwischen den Kommunen und Landkreisen mit der lokalen Industrie darüber zu bestehen, dass ein Wiederaufbau der Eisenbahnstrecke Blankenstein (Saale) – Marxgrün erforderlich ist. Nur so ist eine Entlastung der Umwelt durch Verlagerung größerer Transportmengen von der Straße auf die Schiene machbar.

Auf der Ebene der Bundesländer Bayern und Thüringen fand soweit bekannt bisher keine abschließende Meinungsbildung zu diesem Thema statt. Da der Großteil der wieder aufzubauenden 6 km auf bayerischem Gebiet liegt, alle großen verladenden Unternehmen jedoch in Thüringen ansässig sind, wäre eine einheitliche Meinung beider Bundesländer zu diesem Thema dringend angebracht.

Maßnahmen um das Projekt voranzubringen

Derzeit befindet sich das Projekt in einer Stillstandsphase, konkrete Schritte in Richtung einer Entscheidung über den Wiederaufbau sind nicht erkennbar. Zur Erörterung des weiteren Vorgehens werden zunächst die Beteiligten definiert:

Als Beteiligte sind anzusehen:

- Politik und Verwaltung auf Kommunal-, Kreis-, Landes- und Bundesebene
- die verladende Industrie in Blankenstein, Lobenstein, Ebersdorf-Friesau
- die Aufgabenträger im SPNV in Bayern und Thüringen
- interessierte Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
- interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
- die Initiative "Höllennetz"

Um das Projekt aus dem derzeitigen Stillstand herauszubringen erscheinen verschiedene Schritten auf Seiten aller Beteiligten möglich. Wichtig ist jedenfalls, dass das allseits bekundete Interesse auch in konkrete Schritte umgesetzt wird.

Infrastrukturverantwortung der öffentlichen Hand

Im Rahmen der Infrastrukturverantwortung der öffentlichen Hand sind Politik und Verwaltung auf allen föderalen Ebenen angesprochen, das Projekt nach Kräften zu fördern und voranzutreiben.

An erster Stelle steht hierbei die Beauftragung eines Gutachtens, welches die Beschlussfassung vorbereitet, indem es die Machbarkeit und den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes ermittelt; der Güterverkehr ist dabei jedenfalls auch zu berücksichtigen. Das bisher erstellte Gutachten klammerte den Güterverkehr aus. Die Erstellung des Gutachtens sollte dabei zwischen allen Beteiligten abgestimmt werden. Eine Finanzierung des Gutachtens aus öffentlichen Mitteln wäre ein erster Schritt im Sinne der öffentlichen Infrastrukturverantwortung, bei einem positiven Ergebnis des Gutachtens wäre eine Förderung des Projektes durch öffentliche Haushalte sinnvoll. Jedenfalls benötigt das Projekt Unterstützung auch nicht finanzieller Art durch Politik und Verwaltung auf allen Ebenen zur Lösung vieler Detailfragen.

Handlungsmöglichkeiten

Bei allen Beteiligten (s.o.) ergeben sich heute Handlungsmöglichkeiten, mit denen das Projekt weiter vorangetrieben werden kann bzw. der heutige Stillstand überwinden werden kann.

Handlungsmöglichkeiten auf kommunaler Ebene

Auf kommunaler Ebene sind u. a. denkbar:

- Bildung einer Arbeitsgruppe aller anliegenden interessierten Kommunen und Landkreise zur Bearbeitung des Themas. Diese Arbeitsgruppe kann in einen Zweckverband münden, der den Wiederaufbau der Strecke koordiniert oder sogar durchführt.
- Bestimmung eines hochrangigen kommunalen Vertreters, der die Interessen der Kommunen in dieser Angelegenheit gebündelt vertritt.
- Nachdrückliche Ansprache der Landesregierungen in Bayern und Thüringen, dass sich diese dem Thema wohlwollend annehmen.
- Abklärung von Finanzierungsmöglichkeiten (aus eigenen Mitteln oder aus EU-Fördermitteln, hier ist oft die Beteiligung bzw. Beantragung der Kommune erforderlich)
- Falls es zu privatwirtschaftlichen Lösungen oder zu PPP-Modellen kommt: Aktive Unterstützung der involvierten Unternehmen

Handlungsmöglichkeiten auf Landesebene (Bayern und Thüringen)

Auf Landesebene erscheinen angebracht:

- Aufnahme des Projektes in entsprechende Verkehrsplanungen des Landes, dadurch ggf. auch Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan
- Abklärung von Finanzierungsmöglichkeiten (aus eigenen Mitteln oder aus EU-Fördermitteln, hier ist oft die Beteiligung der Länder erforderlich)
- Falls es zu privatwirtschaftlichen Lösungen oder zu PPP-Modellen kommt: Aktive Unterstützung der involvierten Unternehmen
- Aktive Beteiligung an Gesprächen mit dem heutigen Besitzer DB Netz AG und ggf. anderen EIU.

- In Abstimmung mit dem Aufgabenträger SPNV: Vorziehen der Sanierung der Strecken Hof – Marxgrün (- Bad Steben) und Blankenstein – Hockeroda, dabei Berücksichtigung des Güterverkehrs bei der Planung von Achslasten, Kreuzungsbahnhöfen, Sicherungstechnik und BÜ-Sicherung.

Das Argument die Bundesländer seien im Güterverkehr "nicht zuständig", mag formal begründbar sein. Die Bundesländer sind aber sehr wohl in der Lage im Sinne der Förderung der regionalen Wirtschaft und Infrastruktur, Projekte, die (auch) dem Güterverkehr dienen, zu unterstützen, z. B. durch o. g. Maßnahmen.

Handlungsmöglichkeiten auf Bundesebene

Da bisher keine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan erfolgte, sind konkrete Maßnahmen, die nur auf dieses regionale Projekt bezogen sind, vom Bund nicht zu erwarten. Auf Bundesebene können und müssen jedoch Weichenstellungen vorgenommen werden, die eine Realisierung des verkehrspolitischen Ziels "Steigerung des Gütertransportes auf der Schiene zur Entlastung der Umwelt" erst ermöglichen und langfristig sicherstellen:

- Sicherung der Finanzierung des regionalen Eisenbahnnetzes, dabei auch Öffnung der Finanzierungswege des Bundes für nichtbundeseigene EIU.
- Abschaffung von Nutzungsverböten des Güterverkehrs für GVFG-geförderte Eisenbahninfrastruktur.
- Aktives Einwirken als Eigentümer auf die DB Netz AG zur erleichterten Abgabe von Eisenbahninfrastruktur an andere EIU oder kommunale Zweckverbände zum Zwecke des Weiterbetriebs.
- Realisierung eines Programms zur Förderung von Gleisanschlüssen

Handlungsmöglichkeiten auf Seiten der Eisenbahn-Güterkunden (Industrie)

Zum heutigen Zeitpunkt stehen interessierte EVU, DB Netz und andere ggf. interessierte EIU dem Projekt auch deshalb eher abwartend gegenüber, weil die Aussagen der Güterkunden über Transportsteigerungen "zu wenig belastbar" seien. Sobald auch eigene Investitionsmittel der EIU in den Wiederaufbau der Strecke fließen sollen, müssten den Investitionen vertraglich abgesicherte Einnahmen gegenüber stehen. Daher könnten die Eisenbahn-Güterkunden im Raum Blankenstein / Ebersdorf-Friesau

- eine möglichst detaillierte Prognose über das in den kommenden 10 – 20 Jahren zu erwartende Bahntransportaufkommen erstellen. Dabei wäre eine Aufteilung in Verkehre in/aus Richtung Norden bzw. Süden vorzunehmen sowie verschiedene Gutarten zu klassifizieren.
- Möglichst konkrete Angebote bei 2-3 interessierten EVU über die zu transportierenden Mengen (oder die Neuverkehre) einholen. In der Angebotskalkulation sollte die Existenz der Verbindung Blankenstein (Saale) – Marxgrün – Hof angenommen werden. Für die Verkehre Richtung Norden könnten derartige Kalkulationen darüber hinaus Aufschluss über die Notwendigkeit der Wiedereröffnung der Strecke Ebersdorf-Friesau – Triptis geben.
- Auf Basis eines der Angebote mit einem EVU (bzw. einem Konsortium) einen Letter of Intent (LOI) über die Beauftragung der Transporte nach Fertigstellung der Strecke(n) unterzeichnen. Ein solcher LOI sollte das EVU in die Lage versetzen, anschließend einen weiteren LOI zwischen EVU und EIU über die Trassennutzung Blankenstein – Hof zu unterzeichnen.

Handlungsmöglichkeiten auf Seiten der Aufgabenträger SPNV

Analog zum LOI der Eisenbahngüterkunden könnten die SPNV-Aufgabenträger in Bayern und Thüringen durch Unterzeichnung entsprechender LOI eine Grundauslastung der betroffenen Strecken durch SPNV-Bestellungen über 10 – 15 Jahre absichern. Das EIU könnte dadurch Trassenerlöse aus einer Mischnutzung SPNV/Güterverkehr kalkulieren.

Handlungsmöglichkeiten auf Seiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Heute ist die DB Netz AG im Besitz des Bahnkörpers des abgebauten Streckenabschnittes Blankenstein (Saale) – Marxgrün sowie aller anliegenden in Betrieb befindlicher Strecken. Soweit bekannt, ist die Trasse noch als Eisenbahnstrecke gewidmet, was den Wiederaufbau aus rechtlicher Sicht gegenüber einem Neubau vereinfacht. DB Netz AG scheint kein vordringliches Interesse an dem Wiederaufbau o. g. Strecke zu haben, zumindest ist keine öffentliche Position hierzu bekannt.

Daher könnte durch neutrale Seite, z. B. durch oben angesprochenen Zusammenschluss der Kommunen oder durch die Bundesländer mit der DB Netz AG möglichst kurzfristig ein klärendes Gespräch gesucht werden. Falls die DB Netz AG den Wiederaufbau wünscht, wäre sie auf zügige Realisierung zu verpflichten, falls sie diesen nicht wünscht, könnte die politische Seite die Abgabe des Bahnkörpers und ggf. anliegender Strecken an ein anderes EIU bei der DB Netz AG einfordern.

Vom Grundsatz her ist ein Wiederaufbau und anschließender Betrieb durch die DB Netz AG eine naheliegende Lösung. Zumal die DB Netz AG derzeit als einziges EIU direkt auf die Finanzierungsinstrumente des Bundes zurückgreifen kann. Vom konzeptionellen Ansatz her sind durch die neu geschaffenen "Regionalen Netze" bei der DB Netz AG auch Organisationsstrukturen geschaffen worden, die die bisherigen Schwachpunkte der DB Netz AG insbesondere bei der zeitlichen Umsetzung von regionalen Projekten nicht mehr entstehen lassen.

Bisherige Erfahrungen bei der Modernisierung regionaler Schienenstrecken zeigen allerdings, dass auch andere EIU hier effektiv und erfolgreich einspringen können, da diese

- zumindest bisher oft zu deutlich geringeren Kosten gebaut haben,
- den örtlichen Gegebenheiten angepasste Standards anwenden,
- Strecken zumindest heute in der Regel deutlich günstiger betreiben,
- aufgrund kurzer Entscheidungswege deutlich flexibler sind.

Jedes andere EIU als DB Netz AG stünde vor der Frage, dass zuerst seitens DB Netz AG eine Eigentumsübertragung oder Verpachtung erfolgen müsste. Die Eigentumsübertragung könnte ggf. auch an einen kommunalen Zweckverband erfolgen, welcher dann wiederum ein EIU beauftragen könnte.

Um seitens eines EIU das Projekt zu beschleunigen, wären folgende Schritte denkbar, sobald ein entsprechender LOI über Streckennutzung vorliegt:

- Grobe Kalkulation des Wiederaufbaus und der Modernisierung der anliegenden Abschnitte, Dabei könnten unterschiedliche Sätze öffentlicher Förderung von 0% - 90% kalkuliert werden.
- Darstellung, ob die Einbeziehung weiterer anschließender Strecken sinnvoll ist, um eine kostenoptimale Netzgröße zu erreichen. Hierbei sind insbesondere zu betrachten: Blankenstein – Hockeroda, Unterlemnitz –

Triptis, Hof – Marxgrün – Bad Steben, ggf. auch Oberkotzau – Selb, Selb-Plößberg – Aš und das Projekt "Innenstadtbahnhof Hof".

- Erarbeitung (ggf. unter Zuarbeit durch Höllennetz-Initiative) wichtiger Streckenparameter, um interessierten EVU bereits heute eine Kalkulation zu ermöglichen.

Handlungsmöglichkeiten auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die EVU können ihre Dienste nur anbieten, wenn durch EIU entsprechende Strecken vorgehalten werden, die zu marktfähigen Preisen genutzt werden können. Einige EVU haben durch Angebote an die in Blankenstein, Lobenstein und Ebersdorf-Friesau ansässigen Verloader ihr eindeutiges Interesse zum Ausdruck gebracht, hier in Zukunft tätig zu werden bzw. weiterhin tätig zu sein. Es ist davon auszugehen, dass die interessierten EVU dem Gedanken eines LOI über zukünftige Transporte ab/bis Blankenstein offen gegenüberstehen.

Fazit

Aus Sicht der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) vertretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist das Projekt des Wiederaufbaus der Strecke Marxgrün – Blankenstein ein Prüfstein für die Wirksamkeit regional bezogener Verkehrspolitik. Das Aufblühen der Holzindustrie in Südostthüringen ist als klarer Erfolg regionaler Wirtschaftspolitik zu bezeichnen. Dieser Erfolg ist jedoch gefährdet, wenn durch fehlende oder wenig wirksame Infrastruktur- und Verkehrspolitik den heute hier ansässigen Unternehmen ein leistungsfähiger Anschluss an das europäische Schiennetz nicht ermöglicht wird.

Es erscheint daher dringend geboten, dass alle Beteiligten durch zielgerichtetes Handeln sich für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur in Südostthüringen und von dort nach Nordostbayern einsetzen. Wie vorstehend dargestellt, sind die bestehenden Handlungsmöglichkeiten hierzu noch nicht ausgeschöpft.

Anlage

Abkürzungsverzeichnis

Bearbeitung, Stand 02.09.2003:

Götz Walther

VDV-Hauptstadtbüro

Straße des 17. Juni nr. 114

10623 Berlin

Tel. 030-399932-13

Fax 0221-57979-8213

walther@vdv.de

Abkürzungsverzeichnis

BÜ	B ahnübergang
DB	D eutsche B ahn
EIU	E isenbahn i nfrast ru ktur u nternehmen
EU	E uropäische U nion
EVU	E isenbahn v erkehr u nternehmen
GVFG	G emeinde v erkehr s - F inanzierung s gesetz
LOI	L etter o f I ntend (Absichtserklärung)
PPP	P ublic P rivate P artnership (Partneschaft zwischen öffentlicher Hand und Privatunternehmen zur Realisierung eines Projektes)
SPNV	S chienen p ersonennah v erkehr
VDV	V erband D eutscher V erkehrsunternehmen e. V.