

Stellungnahme 25.08.2011

Hessestraße 4
90443 Nürnberg
Tel: (09 11) 47 17 43
Fax: (09 11) 47 64 73
landesbuero@vcd-bayern.de
www.vcd-bayern.de

Bewertung der Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Blankenstein - Marxgrün

1. Aufgabenstellung und Ergebnis der Untersuchung

Die Studie wurde von der Industrie- und Handelskammer Ostthüringen in Auftrag gegeben und sollte ermitteln, wie viel Güterverkehr auf die zu reaktivierende Bahnstrecke verlagert werden kann.

Sie kommt zum Ergebnis, dass eine Reaktivierung der Bahnstrecke vor allem auf Grund des verlagerbaren Güterverkehrs sinnvoll ist. Es können 800.000 Tonnen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das würde eine Entlastung von 40.000 Lkw-Fahrten pro Jahr bedeuten. Offen bleibt, wie viel Kohlendioxid-Emissionen vermieden werden können, da die Studie die verlagerbaren Lkw-Fahrten nicht nach ihrer Transportweite bewertet. Dies sollte noch ergänzt werden, da gerade die Vermeidung von CO₂-Emissionen ein entscheidendes Argument darstellt. Da vor allem Lkw-Fahrten mit einer Transportweite über 200 Kilometer vermieden werden, lassen sich vermutlich sehr viele CO₂-Emissionen einsparen. Noch höher wird das Entlastungspotenzial, da zusätzlich zur Strecke Blankenstein – Marxgrün auch die Strecke Selb-Plößberg – Asch bis 2012 reaktiviert werden wird, da es Verkehrsbeziehungen zwischen den holzverarbeitenden Betrieben in Ostthüringen und Tschechien gibt.

Für den Personenverkehr hätte die Reaktivierung eine Netz verknüpfende Funktion. Da nur wenige Menschen zwischen Marxgrün und Blankenstein wohnen, ergibt sich die Mehrnachfrage v.a. aus Fahrgästen, welche eine längere Strecke fahren. Es werden zwar nur ca. 200-400 Personenfahrten zusätzlich für den Zugverkehr gewonnen, allerdings nutzen diese die Züge für eine längere Strecke. Es ist realistisch, dass je Kilometer zu reaktivierende Bahnstrecke 1.000 Reisendenkilometer gewonnen werden können.

Der angesetzte Maßstab zu Beurteilung der Rentabilität der Reaktivierung „1.000 zusätzliche Fahrgäste“ ist zu hinterfragen, da in der LuFV, welche zwischen dem Bund und der DB AG vereinbart wurde, für Reaktivierungen der Maßstab „1.000 zusätzliche Reisendenkilometer je zu reaktivierenden Bahnkilometer“ gilt. Bei Ansatz des korrekten Maßstabes wäre die Reaktivierung der Höllentalbahn auch aus der Sicht des Personenverkehrs volkswirtschaftlich sinnvoll.

Ohne den Personenverkehr ist die Reaktivierung der gesamten Bahnstrecke nicht realistisch, da die Investitionskosten gänzlich durch die Fahrten im Güterverkehr zu finanzieren wären. Machbar wären vier Güterzüge pro Tag, so dass die Trasseneinnahmen sehr gering wären. Bei einer Reaktivierung im Personenverkehr kämen noch 16 Personenzüge dazu, wodurch die Strecke besser ausgelastet werden würde.

Die Aussage im Gutachten, dass eine bessere Einbindung der beiden Bundesländer in das Projekt zu wünschen wäre, ist nicht zielführend. Dass das Projekt vorangeht, ist vor allem den Aktiven vor Ort (IHK, güterverladende Betriebe, Initiative Höllennetz, VCD, PRO BAHN) zu

verdanken, während sich die beiden Landesregierungen hauptsächlich darauf beschränkten, das Projekt schlecht zu reden. Bis dato hat sich Thüringen um keines der beiden Projekte gekümmert. Das Gutachten wurde nicht vom Bundesland Thüringen vergeben, obwohl im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2009 vereinbart wurde, dass das Land die Projekte „Reaktivierung Höllentalbahn“ und „Reaktivierung Werrabahn“ unterstützen soll.

Wie wenig sich die Bayerische Staatsregierung um Reaktivierung der Bahnstrecke bemüht zeigt der folgende Vorfall: Zur Vorstellung des Gutachtens erschien weder der Staatsminister, noch die Staatssekretärin oder ein leitender Beamter, sondern nur ein Mitarbeiter des Wirtschaftsministeriums. Seine Tätigkeit beschränkte sich darauf, sofort nach Bekanntgabe des Ergebnisses mitzuteilen, dass sich das Land Bayern wegen der geringen Fahrgastzahl nicht an einer Reaktivierung beteiligen wird. Eine Aussage zum Güterverkehrspotenzial und zur Anwendung des Bewertungsverfahrens nach der LuFv (Reisendenkilometer je zu reaktivierenden Bahnkilometer) unterbleibt. Erfreulich ist das Gesamtfazit der Studie. Sie empfiehlt, auf Basis der bisherigen Ergebnisse eine Nutzen-Kosten-Analyse zu vergeben. Dies ist Aufgabe der Länder. Die Interessenverbände werden dies einfordern.

2. Ermittlung des Potenzials für den Güterverkehr und den Personenverkehr

Zur Abschätzung des Potenzials im Güterverkehr wurden Unternehmen in Ostthüringen und Ostoberfranken befragt. Da nur wenige Unternehmen antworteten, wurde die Rücklaufzeit mehrmals verlängert, was auch die Bearbeitung verzögerte. Faktisch gibt es nur vier Betriebe, darunter eine Spedition, welche an einer Reaktivierung interessiert wären. Es handelt sich dabei vor allem um Holzverarbeitende Betriebe aus Ostthüringen, die viele Transporte durchführen müssen. Bereits jetzt verladen sie in Richtung Norddeutschland mit dem Zug. Nach Süden werden die Güter weitgehend mit dem Lkw transportiert. Die Güterverkehrsstudie ist sehr fundiert und aussagekräftig.

Im Personenverkehr sieht die Lage deutlich anders aus. Die Strecke Hof – Saalfeld führt durch eine dünn besiedelte Gegend, die besonders stark vom demografischen Wandel betroffen ist. Zwischen Ostoberfranken und Ostthüringen gibt es wenige Pendler. Zwei Badeorte, Bad Steben und Bad Lobenstein, sind für Touristen attraktiv. Es ist nicht verständlich, warum sich das Land Thüringen so passiv verhält. Gerade Bad Lobenstein würde von einer besseren Anbindung aus Richtung Bayern profitieren. Faktisch können durch die Reaktivierung ca. 200-400 neue Fahrgäste/Tag gewonnen werden, welche eine relativ lange Reiseweite befahren (z.B. Anschluss in Saalfeld vom ICE aus Berlin zur Fahrt in die genannten Badeorte). Der eher geringen Reiseweite der Fahrgäste stehen relativ hohe Einnahmen aus Fahrkartenerlösen gegenüber. Da der Aufwand für die Bedienung der Strecke relativ gering ist (Nutzung der langen Wendezeit der Züge in Blankenstein zur Fahrt nach Marxgrün mit Anschluss nach Hof bzw. Direktfahrt nach Hof), dürften die Kosten für die Bestellung des Verkehrs durch Fahrgeldeinnahmen im hohen Maße kompensiert werden können. Dies erfordert eine fundierte Untersuchung der Personenverkehrsnachfrage in Form eines Verkehrsmodells über ein Umlegungsverfahren nach VISUM oder eine Haushaltsbefragung.

Die Untersuchung des Personenverkehrspotenzials ist hingegen leider sehr pauschal ausgefallen. Wie in der Studie „Reaktivierung Wasserburg (Inn) Stadt“ werden allgemeine Kennzahlen hochgerechnet. Eine detaillierte Bewertung war allerdings nicht Aufgabe des Gutachtens, da die IHK Ostthüringen eine Untersuchung des Güterverkehrs beauftragt hatte. Somit ist die Herangehensweise verständlich. Die anstehende Nutzen-Kosten-Untersuchung sollte hier genauer vorgehen.

Die Studie versäumt es, auf den Wandertourismus einzugehen, obwohl in Blankenstein zwei bedeutende überregionale Wanderwege (Rennsteig und Frankenweg) beginnen.

Bei der Bewertung des Verhältnisses der Reisezeit zwischen Schiene und Straße geht das Gutachten von einer Fahrtzeit zwischen Hof und Saalfeld von zwei Stunden aus, indem die drei Teilstrecken Saalfeld – Blankenstein, Blankenstein – Marxgrün und Bad Steben – Hof addiert werden. Eine um 15 Minuten kürzere Fahrtzeit dürfte machbar sein, da ein Zug von Saalfeld nach Hof nicht über Bad Steben verkehren wird. Bad Steben kann mit Umstieg in Marxgrün angebunden werden. Zwischen Hof und Saalfeld würde die Fahrt mit dem Zug dann ca. 1,16-mal und über Lichtenfels ca. 1,66-mal länger dauern als auf der Straße. Erst bei einem Reisezeitverhältnis von unter 1,5 ist von einer Verlagerung auf den Schienenverkehr auszugehen. Die Argumentation im Gutachten, dass die Reaktivierung aus Reisezeitgründen ausscheidet, ist nicht Ziel führend, da überhaupt nur durch die Reaktivierung der Bahnlinie ein gegenüber dem Pkw-Verkehr attraktives Verkehrsangebot geschaffen werden würde. Des Weiteren stellt die Verbindung über Lichtenfels auch wegen des hohen Fahrpreises keine Alternative dar, da die längere Wegstrecke von den Kunden bezahlt werden muss.. Die Reisezeiten zwischen den Orten entlang der Höllentalbahn (z.B. Naila-Lobenstein oder Lichtenberg – Bad Steben). betrachtet das Gutachten nicht.

Sehr deutliche Aussagen trifft das Gutachten zur Situation des ÖPNV in der Region. Im 21. Jahr nach der Wiedervereinigung gibt es nur drei grenzüberschreitende Busverbindungen zwischen Bad Lobenstein und Naila. Der letzte Bus am Werktag fährt um 15 Uhr. Dies dokumentiert den geringen Stellenwert, den die Region dem ÖPNV zumisst.

3. Rentabilität der Reaktivierung aus betriebswirtschaftlicher Sicht

Für Reaktivierung sind rund 20 Million Euro zu investieren. Umgerechnet auf die Abschreibungszeit, die Zinsaufwendungen und die Kosten für die Betriebsführung kalkuliert der Verfasser des Gutachtens die Kosten auf etwa eine Millionen Euro pro Jahr.

In dem Gutachten werden diese Kosten den Einnahmen aus den Trassengebühren für genau die fünf zu reaktivierenden Kilometer gegenüber gestellt. Die Kalkulation unterstellt somit, dass die Züge in Blankenstein beginnen und in Marxgrün enden, ein grober methodischer Fehler. Mit ähnlicher Methodik wurde auch beim Gutachten zur Reaktivierung der Werrabahn Coburg – Eisfeld und der Bahnstrecke Wasserburg (Inn) Stadt und Wasserburg (Inn) Bf vorgegangen. Faktisch sind für den Güterverkehr die sich aus der Verlagerung ergebenden Trasseneinnahmen für die gesamte Transportstrecke gegen zu rechnen.

Im Folgenden wird angenommen, dass vier Güterzüge vorhandene Lkw ersetzen und eine Strecke von 300 Kilometer fahren. Es ergeben sich dann folgende Trasseneinnahmen:

$$300 \text{ km} * 4 \text{ Zugfahrten} * 300 \text{ Tage} * 4 \text{ € je km} = 1.440.000 \text{ €}$$

Für den Personenverkehr, bei dem tatsächlich nur die fünf Kilometer zwischen Marxgrün und Blankenstein dazukommen, ergibt sich folgende Rechnung:

$$5 \text{ €km} * 16 \text{ Zugfahrten} * 300 \text{ Tage} * 4 \text{ €je km} = 96.000 \text{ €}$$

Damit könnten die Investitionskosten für die Reaktivierung durch zusätzliche Trasseneinnahmen mehr als refinanziert werden.

4. Fazit und weitere Vorgehensweise

Die Reaktivierung der Höllentalbahn ist volkswirtschaftlich sinnvoll. Das zeigt sich, wenn man statt des reaktivierenden Stücks isoliert zu betrachten, seine Wirkung im gesamten Bahnnetz untersucht. Des Weiteren ist zu empfehlen das Personenverkehrsaufkommen durch eine verkehrszellenscharfe Untersuchung und eine Haushaltsbefragung genauer zu bewerten.

Es ist nicht zielführend, die Höllentalbahn nur wegen ihrer Vorteile für den Personenverkehr zu fordern. Die Reaktivierung der Höllentalbahn ist ein Gradmesser für die Forderung der Politik, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Daran sollten die Verbände die Verlässlichkeit der Politik bewerten. Das heißt: Nicht sonntags reden und montags entgegen gesetzt handeln. Die Herstellung der Infrastruktur ist Bundesaufgabe, die die Bundesländer einfordern sollten. Dafür müssten die Bundesländer die Maßnahme unterstützen und fördern, was zurzeit nicht der Fall ist.

25.08.2011

Gerd Weibelzahl