

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Andreas Mrosek, Frank Magnitz und der Fraktion der AfD**

### **Reaktivierung der Höllentalbahn zwischen Blankenstein und Marxgrün**

Die im Jahr 1901 eröffnete Höllentalbahn zwischen Blankenstein in Thüringen und Marxgrün in Bayern ist nach der deutschen Teilung stillgelegt und zurückgebaut worden ([https://www.pro-bahn.de/pbz/articles/99\\_hoellennetz.pdf](https://www.pro-bahn.de/pbz/articles/99_hoellennetz.pdf)).

In der Region gibt es verschiedene Akteure, die eine Reaktivierung der Strecke befürworten (<https://www.forstpraxis.de/zpr-bahnanbindung-nach-sueden-rueckt-naeher/>). Hierzu zählt beispielsweise die Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH (Mercer International), die das zur Weiterverarbeitung bestimmte Holz aus Böhmen gern auf der Schiene anstatt mit Lkw transportieren würde (ebd.). Aber auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Allianz pro Schiene machen sich für eine Reaktivierung stark (<https://www.np-coburg.de/inhalt.hoellental-werratal-bahn-reaktiviert-zwei-strecken-in-oberfranken.680d23ed-196a-480f-8336-9547396541e0.html>). Die Deutsche Bahn AG hat im Juni 2021 bekanntgegeben, die Höllentalbahn auf die Liste der zu reaktivierenden Strecke gesetzt zu haben (<https://www.frankenpost.de/inhalt.kommt-die-reaktivierung-db-plaene-zur-hoellentalbahn-heftig-umstritten.4f68ce1c-9c4d-40f8-bce4-efac2fbc7c4d.html>).

Das thüringische Landesverkehrsministerium hingegen sieht eine Reaktivierung sehr kritisch, nicht zuletzt, nachdem es eine Prüfung über die Umweltauswirkungen in Auftrag gegeben hat und die Ergebnisse naturschutzrechtliche Bedenken bestätigten: An mindestens zwei Stellen ist eine Reaktivierung nicht mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der EU vereinbar (<https://www.zeit.de/news/2021-07/13/ernste-huerden-vor-reaktivierung-der-hoellentalbahn>).

Im betreffenden Gebiet – im Frankenwald – ist der Bau einer Hängebrücke geplant, deren Bau prinzipiell im Jahr 2022 beginnen könnte und die als längste Fußgängerbrücke der Welt über das Höllental führen soll (<https://www.br.de/nachrichten/bayern/kosten-und-preise-plaene-zu-hoellentalbruecken-werfen-fragen-auf,SVOn4rn>).

Gemäß Bundesnaturschutzgesetz, Baugesetzgebung und Raumordnungsgesetz erfordern Eingriffe in die Natur regelmäßig einen Ausgleich (<https://www.bundestag.de/resource/blob/585634/d53c86bcbefae2c3626db5e666f60d9d/WD-7-235-18-pdf-data.pdf>, S. 4 ff.). Die Fragesteller nehmen an, dass dies auch im Fall der Höllentalbahn so ist.

Die betreffende Strecke durch das Höllental befindet sich im Besitz der Deutschen Bahn AG und ist nach wie vor als Bahntrasse gewidmet (<https://www.zeit.de/news/2021-07/13/ernste-huerden-vor-reaktivierung-der-hoellentalbahn>;

<https://www.mdr.de/nachrichten/thueringen/bahn-werrabahn-hoellentalbahn-stricke-reaktivieren-100.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung das Gutachten bekannt, welches das thüringische Landesverkehrsministerium in Auftrag gegeben hatte und dessen Ergebnisse mittlerweile vorliegen (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Wenn ja, sieht die Bundesregierung, wie die thüringische Landesregierung auch, die naturschutzrechtlichen Bedenken des Gutachtens als eine zu hohe Hürde für eine Reaktivierung der Höllentalbahn an?

2. Unter welchen Umständen ist nach Kenntnis der Bundesregierung für eine Reaktivierung der Höllentalbahn zwischen Blankenstein und Marxgrün eine Planfeststellung notwendig?
3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der finanzielle Aufwand für eine Reaktivierung der Höllentalbahn?
4. Welche Finanzierungsmodelle bzw. Fördertöpfe kommen nach Kenntnis der Bundesregierung in Betracht, um die Höllentalbahn zu reaktivieren?
5. Welche Effekte hätte eine Reaktivierung der Höllentalbahn nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schienengüterverkehr sowie den Schienenpersonenverkehr?
6. Welche Effekte hätte eine Reaktivierung der Höllentalbahn nach Kenntnis der Bundesregierung auf die wirtschaftliche Entwicklung in den angrenzenden Regionen (Arbeitsplätze, Ansiedlung von Industrie, Tourismus)?
7. Welche Konsequenzen hätte eine Reaktivierung der Höllentalbahn nach Kenntnis der Bundesregierung aus Sicht von Umwelt- und Naturschutz?
8. Wie würde sich nach Kenntnis der Bundesregierung eine Reaktivierung der Höllentalbahn auf die in Planung befindliche Fußgängerbrücke über das Naturschutzgebiet Höllental auswirken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?  
Besteht das Risiko, dass dieses Projekt dadurch beeinträchtigt wird?
9. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung für den Fall einer Reaktivierung der Höllentalbahn ein Flächenausgleich (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) in adäquater Form geplant, weil durch die Reaktivierung nicht nur die Fläche der Trasse selbst betroffen ist, sondern das Naturschutzgebiet insgesamt als Naherholungsgebiet beeinträchtigt wird oder sogar entfällt?

Berlin, den 13. September 2021

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**