

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/32503 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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-suedenrueckt-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-efac2fbc4d.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-strecke-reaktivieren-100.html>).

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?

Nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) wurde im Rahmen einer Anfrage eines privaten Vereins an das EBA das Gutachten zur Auswirkungsabschätzung der Reaktivierung der Höllentalbahn zwischen Blankenstein (Freistaat Thüringen) und Marxgrün (Freistaat Bayern) den Unterlagen beigelegt. Das EBA ist für die Einschätzung der Erfolgsaussichten einer Reaktivierung nicht zuständig.

Ob und in welchem Umfang ein planungsrechtliches Zulassungsverfahren zur Reaktivierung der Höllentalbahn zwischen Blankenstein und Marxgrün notwendig ist, kann mit den vorliegenden Informationen nicht abschließend beurteilt werden. Daher kann die Bundesregierung nicht beurteilen, ob die naturschutzrechtlichen Bedenken des Gutachtens eine zu hohe Hürde darstellen.

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?
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?

Die Fragen 2, 3 und 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft des EBA wurden die Gleise im bayerischen Teil ab der Landesgrenze zwischen den Jahren 1982 und 1987 zurückgebaut. Wenn dieser Rückbau mit Genehmigung der damaligen Deutschen Bundesbahn geschah, liegt nach Auffassung des EBA bei Wiederinbetriebnahme ein Neubau vor, der ein

planungsrechtliches Zulassungsverfahren gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfordert. Entsprechende Genehmigungsunterlagen der Deutschen Bundesbahn für einen Rückbau liegen im EBA jedoch nicht vor.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) befindet sich die mögliche Reaktivierung der Strecke Blankenstein bis Marxgrün in einer frühen Projektphase (Konzeptidee). Art und Umfang des möglichen Streckenwiederaufbaus und damit verbundener Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind noch unbekannt. Eine Beeinträchtigung des beabsichtigten Baus der Fußgängerbrücke über das Höllental ist nicht absehbar.

4. Welche Finanzierungsmodelle bzw. Fördertöpfe kommen nach Kenntnis der Bundesregierung in Betracht, um die Höllentalbahn zu reaktivieren?

Zur Reaktivierung müssen die zuständigen Länder (im Fall der Höllentalbahn der Freistaat Thüringen und der Freistaat Bayern) prüfen, ob es vor Ort Bedarf für neue wirtschaftlich tragfähige Verkehrsangebote gibt und wie die zu reaktivierende Strecke in ein vorhandenes Mobilitätskonzept integriert werden kann. Eine anteilige Finanzierung der erforderlichen Infrastrukturinvestitionen im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes kann dann geprüft werden.

5. Welche Effekte hätte eine Reaktivierung der Höllentalbahn nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schienengüterverkehr sowie den Schienenpersonenverkehr?

Das Vorhaben ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten. Die Reaktivierung der Höllentalbahn wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 angemeldet, ist jedoch mangels gesamtwirtschaftlicher Tragfähigkeit in der Erstbetrachtung ausgeschieden.

Nach Auskunft der DB AG beträgt das eingeschätzte Potenzial 200 000 Tonnen/Jahr, was etwa drei Zugpaaren pro Woche entspricht.

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)?

Hierzu liegen weder der Bundesregierung noch der DB AG eigene Informationen vor.

