

**Resolution für eine Reaktivierung der Höllentalbahn
(Bahnstrecke Blankenstein – Marxgrün)
der Landtagsabgeordneten von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

- Laura Wahl, verkehrspolitische Sprecherin, Landtagsfraktion Thüringen
- Ursula Sowa, baupolitische Sprecherin, Landtagsfraktion Bayern
- Dr. Markus Büchler, verkehrspolitischer Sprecher, Landtagsfraktion Bayern
- Tim Pargent, finanzpolitischer Sprecher, Landtagsfraktion Bayern

Die Bahnstrecke durch das Höllental ist eine wichtige Verbindung zwischen unseren Ländern. Wir setzen uns deshalb für die Reaktivierung der Höllentalbahn unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Aspekte ein und fordern die Bayerische und Thüringer Landesregierung auf, alle notwendigen Maßnahmen in die Wege zu leiten. Die Erstellung des Umweltgutachtens im Auftrag des Thüringer Verkehrsministeriums ist ein wichtiger Schritt. Mit der Reaktivierung kann ein großer Mehrwert für die Region, für Daseinsvorsorge und Klimaschutz erreicht werden.

1. Insbesondere durch die **Verlagerung von Gütertransporten** auf die Höllentalbahn können große Mengen Schadstoffe, insbesondere CO₂, eingespart werden. Pro Jahr können hierdurch 450.000 Tonnen mehr umweltfreundlich transportiert werden.
2. **Lärm** durch bis zu 300 LKW am Tag im Umfeld und insbesondere in der Stadt Hof kann deutlich reduziert werden.
3. Der **Personenverkehr** in und durch das Höllental bietet beträchtliche Potentiale insbesondere für den **Tourismus**. Dies insbesondere im Kontext der geplanten Fußgängerbrücken über das Tal.
4. Die Reaktivierung kann auf der nach wie vor **gewidmeten Strecke** mit den vorhandenen Tunnelquerschnitten durchgeführt werden. Dies senkt die prognostizierten Kosten der Reaktivierung deutlich.
5. Die **Klimaneutralität** kann über batterieelektrische Loks abgesichert werden. Alternativ ist eine umweltschonende Elektrifizierung der Strecke zu prüfen.
6. Für die Reaktivierung können Mittel aus dem neu gestalteten Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz (GVFG) mit **bis zu 90% Förderquote** verwendet werden. Diese Mittel sollten genutzt werden.
7. Auf **Naturschutzbelange** muss umfassend und von Anfang an geachtet werden. Eingriffe in Natur und Landschaft müssen minimiert werden, unvermeidbare Eingriffe durch effektive Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Damit steigt sowohl die ökologische wie auch die touristische Wertigkeit des Höllentals und der umliegenden Region.
8. Der Schutz des Erdklimas durch die **Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels** des Pariser Klimaschutzabkommens ist Voraussetzung für Natur- und Artenschutz.

Wir begrüßen die Ankündigung der DB von 2018, die Strecke reaktivieren zu wollen.

Höllental, den 11. Juni 2021

Laura Wahl

Ursula Sowa

Dr. Markus Büchler

Tim Pargent

Hintergrund:

Seit Jahren gibt es Vorstöße aus verschiedenen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Organisationen zur Reaktivierung der Höllentalbahn. Auf Thüringer Seite ist die Unterstützung der Landespolitik eindeutig. Die Strecke liegt allerdings fast vollständig auf bayerischer Seite.

Auf bayerischer Seite setzt sich vor allem der Verein "Verkehrsinitiative Höllennetz" engagiert für eine Wiederinbetriebnahme ein.

Ein Rechtsgutachten von Prof. Kramer, Passau, hat die rechtlichen Grundlagen zur Wiederbelebung der Bahnlinie Blankenstein - Marxgrün im Jahr 2018 so zusammengefasst:

- Der öffentlich-rechtliche Status der Bahnlinie ist für Bahnbetriebszwecke weiterhin gewidmet. Die ursprüngliche Planfeststellung der Strecke besteht weiterhin
- Ein Vergleich der Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr, gegenüber dem günstigeren Bahnverkehr ist als überwiegendes öffentliches Interesse zu berücksichtigen
- Von der EU-Kommission ist bereits die Vernetzung bestehender Zugstrecken als überwiegender Grund des öffentlichen Interesses anerkannt
- Verbesserung des ÖPNV und SPNV als übergeordnetes Ziel zur Herstellung und Aufrechterhaltung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist, neben der Daseinsvorsorge, Rechnung zu tragen
- Mit den Planungen der Hängebrücken über das Höllental bei Lichtenberg, dem damit zu erreichenden Fahrgastpotenzial für die Eisenbahn, und der damit geschaffenen ökologischen Reisekette für die Brückenbesucher bis vor Ort, ist ebenfalls als übergeordnetes Ziel anzusehen
- Vergleichbare Fälle von Reaktivierungen in FFH-Gebieten zeigen, dass ein FFH-Gebiet nicht zwingend einer eisenbahnrechtlichen Nutzung entgegensteht

Bedenken zu schweren Umweltauswirkungen und negativen Auswirkungen auf Wirtschaftsunternehmen konnten bislang nicht erhärtet werden. So schütten die im Talgrund befindlichen Mineralwasserquellen artesisch mit Überdruck und die Entnahmeniveaus sind sehr tief und weit unterhalb des Grundwasserspiegels. Eine Kontaminierung der Quellwässer von der Geländeoberfläche ist damit ausgeschlossen, selbst wenn diese auftreten würde. (Gutachten Büro GeoTeam, Naila).