

Matthias Gather

Nadja Kreher

Sebastian Sommer



Untersuchung der Verkehrsverhältnisse
für den Personen- und Güterverkehr
entlang der Höllentalbahn



**INSTITUT VERKEHR
UND RAUM**
der Fachhochschule Erfurt

Berichte des Instituts Verkehr und Raum

Band 8 (2010)

ISSN 1868-8586

Untersuchung der Verkehrsverhältnisse für den Personen- und Güterverkehr entlang der Höllentalbahn

Im Auftrag der

IHK Ostthüringen zu Gera
Gaswerkstraße 23
07546 Gera

Projektleitung: Prof. Dr. Matthias Gather
Bearbeitung: Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Nadja Kreher
Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Sebastian Sommer
Unter Mitarbeit von: Dipl.-Ing. (FH) Jessica Röhlinger

Datum: 30.04.2010

Institut Verkehr und Raum
Fachhochschule Erfurt
Altonaer Straße 25
D – 99085 Erfurt

Telefon: +49 (361) 6700 758
Telefax: +49 (361) 6700 757
E-Mail: info@verkehr-und-raum.de
Internet: www.verkehr-und-raum.de

Inhaltsverzeichnis

	<i>Seite</i>
Abbildungsverzeichnis.....	III
Tabellenverzeichnis.....	V
Abkürzungsverzeichnis.....	VII
Zusammenfassung.....	IX
1 Hintergrund, Vorgehensweise und Ziel der Untersuchung	1
2 Eingrenzung des Untersuchungsraumes	3
3 Ergebnisse von Untersuchungen Dritter.....	5
3.1 Gutachten zur Eisenbahn-Netzergänzung Blankenstein – Marxgrün (Kocks Consult GmbH, 1998)	6
3.2 Verlagerung von Holzhackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene – Auszug (Schubert, 2003).....	8
3.3 Studie Güterverkehrskapazität der KBS 557 (iRFP, 2006).....	9
3.4 Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP, BVU, 2007)	10
3.5 Befragung der Unternehmen mit Gleisanschluss in Thüringen (IVR, 2007).....	14
3.6 Ergebnisse der Verkehrskonferenz 2008	15
4 Verkehrsströme im Güter- und Personenverkehr	17
4.1 Darstellung der Verkehrsströme im Güterverkehr	17
4.1.1 Durchführung Unternehmensbefragung	17
4.1.2 Ergebnisse der Unternehmensbefragung.....	19
4.2 Darstellung des Potentials im Personenverkehr.....	32
4.2.1 Bevölkerungsentwicklung.....	32
4.2.2 Entwicklung Pendlerverflechtung	34
4.2.3 Entwicklung Tourismus	35
4.2.4 Fahrtenangebot im SPNV des Untersuchungsraumes	37
4.2.5 Angebot des Straßenpersonennahverkehrs im Untersuchungsraum	38
4.2.6 Beitrag des Personenverkehrs zum Lückenschluss	41

5	Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum	42
5.1	Eisenbahninfrastruktur im Untersuchungsraum	42
5.1.1	DB Strecken 6686, 6383, 6709, 6683: Saalfeld – Bad Lobenstein – Blankenstein (– <i>Marxgrün</i>) [Sormitztalbahn].....	43
5.1.2	DB Strecke 5021: Hof – Marxgrün (– Bad Steben).....	45
5.2	Private Gleisanschlüsse.....	47
5.3	Öffentliche Ladestellen	47
5.4	Straßeninfrastruktur im Untersuchungsraum.....	48
5.4.1	Übersicht der Straßeninfrastruktur der Bundesfernstraßen im Untersuchungsraum.....	49
5.4.2	Übersicht der Straßeninfrastruktur von Landes- und Kreisstraßen im Untersuchungsraum.....	51
6	Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen	54
	Quellenverzeichnis	57
	Anhang.....	61

Abbildungsverzeichnis

	<i>Seite</i>
Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsraumes	3
Abbildung 2: Fahrgastpotential nach Lückenschluss – Querschnitt pro Tag (nach Kocks 1998).....	7
Abbildung 3: Entwicklung der Transportleistung im Schienengüterverkehr (Quelle: ITP, BVU 2007, S. 206)	11
Abbildung 4: Veränderung des Transportaufkommens 2004-2025 Schiene (eigene Darstellung nach ITP, BVU 2007, S. 221)	14
Abbildung 5: Kritikpunkte am Schienengüterverkehr seitens der Gleisanschließer in Thüringen	15
Abbildung 6: Transportaufkommen des Holzkompetenzzentrums Thüringen im Jahr 2007 nach Unternehmen und Verkehrsträger	16
Abbildung 7: Rücklauf der Fragebögen nach Branchen im Einzugsbereich bis Ende März 2010	20
Abbildung 8: Transportgüter im Empfang, 2007/2008.....	22
Abbildung 9: Transportgüter im Versand, 2007/2008.....	22
Abbildung 10: Empfang und Versand Schiene, 2007/2008.....	23
Abbildung 11: Modalsplit für den Empfang und Versand (Bahn/Lkw), 2007/2008.....	23
Abbildung 12: Entfernungsbereiche (km) im Empfang und Versand, 2007/2008	24
Abbildung 13: Transportaufkommen der befragten Unternehmen nach Empfang und Versand per Lkw, 2007/2008	25
Abbildung 14: zusätzlich Potentiale im Empfang für die Bahn (Lkw-Transporte ≥200km, 2007/2008).....	26
Abbildung 15: zusätzliche Potentiale im Versand für die Bahn (Lkw Transporte ≥200km, 2007/2008).....	26
Abbildung 16: Gesamtaufkommen Straße und Schiene, 2007/2008.....	29
Abbildung 17: Empfang und Versand Straße (Lkw-Transporte ≥200 km).....	30
Abbildung 18: Gesamtpotential Bahn	31
Abbildung 19: Liniennetzplan für die Landkreise Saalfeld-Rudolstadt und Saale- Orla-Kreis	39
Abbildung 20: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan für den Landkreis Hof	40
Abbildung 21: Klassifiziertes Straßennetz im Untersuchungsraum	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Entwicklung des Transportaufkommens nach Hauptrelationen (Quelle: ITP, BVU 2007, S. 212).....	12
Tabelle 2:	Entwicklung der Transportleistung nach Hauptrelationen (Quelle: ITP, BVU 2007, S. 213)	13
Tabelle 3:	Branchengruppen der befragten Unternehmen im Einzugsbereich	19
Tabelle 6:	Transportmengen im Eisenbahngüterverkehr im Untersuchungsraum im Vergleich zum Freistaat Thüringen 2007	28
Tabelle 7:	Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Gemeinden entlang der Gesamrelation Saalfeld – Hof	33
Tabelle 8:	Entwicklung der Bevölkerungszahlen der Landkreise entlang der Gesamrelation Saalfeld – Hof	33
Tabelle 9:	Entwicklung der Bevölkerungszahlen in Deutschland	34
Tabelle 10:	Pendler aus und in die Orte an der Eisenbahnstrecke Saalfeld – Hof zwischen Thüringen und Bayern	35
Tabelle 11:	Übernachtungszahlen.....	36
Tabelle 12:	Fahrtenangebot im SPNV 2009	37
Tabelle 13:	Verbindung und Anzahl der Fahrten nach Wochentagen der Linie 167 des Unternehmens Omnibusverkehr Oberland GmbH.....	39
Tabelle 14:	Streckencharakteristika der DB Strecke 6383 (im Abschnitt Saalfeld (Saale) – Hockeroda).....	43
Tabelle 15:	Streckencharakteristika der DB Strecken 6683/6686/6709	44
Tabelle 18:	Gleisanschlüsse	47
Tabelle 19:	Güterverladestellen im Untersuchungsraum	48
Tabelle 20:	Übersicht über die relevanten Verkehrseinschränkungen für den Güterverkehr	52
Tabelle 21:	Bedeutende Verkehrsbeschränkungen im engeren Untersuchungsraum	52

Abkürzungsverzeichnis

BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
BHT	Bau- und Holztechnik Thüringen GmbH
BWS	Bruttowertschöpfung
DB	Deutsche Bahn AG
DB Schenker	DB Schenker Rail Deutschland GmbH
FFH	Flora-Fauna-Habitat
GRZ	Landkreis Greiz
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail (Digitaler Zugfunk)
HO	Landkreis/ Stadt HOF
IHK	Industrie- und Handelskammer
iRFP	Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung
IVR	Institut Verkehr und Raum
IWH	Institut für Wirtschaftsforschung Halle
KBS	Kursbuchstrecke
KHT	Klausner Holz Thüringen GmbH
KV	Kombinierter Verkehr
Lkw	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NL	Niederlassung
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RB	Regionalbereich
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
Rbf	Rangierbahnhof
RV	Reisezugverkehr
SGV	Schienengüterverkehr
SLF	Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
SOK	Saale-Orla-Kreis
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TLBV	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr
VzG	Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten
ZLB	Zugleitbetrieb
ZPR	Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG

Zusammenfassung

Gegenstand der Untersuchung ist der Eisenbahnstreckenabschnitt von Saalfeld über Hockeroda, Blankenstein, Marxgrün bis Hof. Dieser liegt im Nordosten des Freistaates Bayern bzw. im Südosten des Freistaates Thüringen. Der untersuchte Abschnitt ist seit der Teilung Deutschlands unterbrochen und zwischen Blankenstein und Marxgrün zurückgebaut. Das in diesem Abschnitt liegende Höllental ist namensgebend für den Arbeitstitel dieser Untersuchung.

Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis einer (Vor-)Untersuchung der Verkehrsverhältnisse für den Personen- und Güterverkehr entlang der Strecke Hof – Saalfeld, welcher die Grundlage für ein weiteres (späteres) Gutachten (Nutzen-Kosten-Analyse) zur Wiederherstellung einer durchgehenden Schienenverbindung durch das Höllental zwischen dem bayerischen Marxgrün und dem thüringischen Blankenstein bilden soll.

Zielstellung dieser Untersuchung war es, unter Einbeziehung bereits vorliegender gutachterlicher Ergebnisse von Dritten sowie weiterführender Beobachtungen und Befragungen relevanter Güterverkehrskunden in der Region, die derzeitige Situation im Einzugsgebiet der Höllentalbahn zu analysieren, um regionale Schwerpunkte der Nachfrage- bzw. Verlagerungspotentiale im Güterverkehr aufzuzeigen. Für den Personenverkehr sollten die aktuellen Entwicklungen der Einflussgrößen dargelegt werden. Die bauliche und eisenbahntechnische Begutachtung der Strecke ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Ebenso bleibt die Betrachtung der überregionalen Verkehre wegen der diesbezüglich untergeordneten Streckenrelevanz unberücksichtigt.

Im Rahmen dieser Untersuchung werden zu Beginn **Hintergründe und Ziele** betrachtet, welche sich mit einer Reaktivierung der Höllentalbahn, insbesondere für den Schienengüterverkehr, verknüpfen. Im Weiteren werden das **Untersuchungsgebiet** in seiner räumlichen Gliederung und seiner Infrastruktur **abgegrenzt** sowie die **Untersuchungsinhalte** fixiert. Grundlage bilden die Ergebnisse bereits durchgeführter Studien ebenso wie auch Inhalte von Tagungen, die thematisch vorrangig den Personen- sowie in Teilen bereits auch den Güterverkehr im Untersuchungsraum der Höllentalbahn zum Gegenstand hatten. Das Recherchematerial wurde im Zuge dieser Studie neu aufbereitet und im Bereich des Güterverkehrs zu großen Teilen ergänzt.

Das Potential für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wurde im Rahmen einer **Unternehmensbefragung** im Untersuchungsraum ermittelt. Dabei war es das Ziel, die derzeitigen Nutzungsstrukturen im Gütertransport offen zu legen und Möglichkeiten für den Transport auf der Schiene aufzuzeigen. Die Potentiale im Personenverkehr werden basierend auf vorhandenen Studien betrachtet und durch die Analyse der Pendlerverflechtungen und des Tourismus ergänzt.

Um die derzeitigen Gütertransportströme in Hinsicht auf die gegenwärtig zur Verfügung stehende **Infrastruktur** bewerten zu können, werden sowohl die vorhandene Schieneninfrastruktur als auch die Straßeninfrastruktur beschrieben und bezüglich ihrer Zugänglichkeit bewertet.

Aus der Gesamtheit der durchgeführten Analyse werden abschließend **Schlussfolgerungen** wie auch **Handlungsempfehlungen** formuliert.

Vertragsgemäß wurden die in den letzten 10 Jahren erarbeiteten Gutachten sowie weiteres themenbezogene Recherchematerial vom Auftraggeber bereitgestellt. Diese lassen sich, ergänzt um aktuelle Recherchen, zu folgenden **Ergebnissen** zusammenfassen:

1. Die derzeitigen Fahrgastzahlen und das Fahrgastpotential des SPNV sind bezüglich eines Lückenschlusses grenzwertig.
2. Trotz großer Erwartungen an den ÖPNV von Seiten der Tourismusakteure gibt es bisher keine konkreten Untersuchungen.
3. Das Güterverkehrspotential wurde bisher nicht detailliert untersucht.
4. Die Eisenbahninfrastruktur wurde noch nicht vollständig untersucht.
5. Die Investitionskostenkalkulationen sind inzwischen veraltet und berücksichtigen keine Anpassungsmaßnahmen an den anschließenden Strecken.
6. Bisher gibt es für den Realisierungsfall kein Betriebsprogramm. Ebenso fehlen darauf aufbauend Aussagen zur Streckendurchlassfähigkeit, z.B. für den Abschnitt Marxgrün – Hof.
7. Überregionale Prognosen lassen ein weiteres Wachstum im Schienengüterverkehr der Region erwarten.

Die im Rahmen dieses Projektes durchgeführte **Unternehmensbefragung** erbrachte folgende Erkenntnisse:

1. Das Transportaufkommen konzentriert sich auf wenige Unternehmen (in Thüringen).
2. Das Güteraufkommen setzt sich im Empfang überwiegend aus Rundholz, Holzhackschnitzel und Chemikalien zusammen. Der Versand wird durch die Produkte des Holzclusters geprägt (Schnittholz, Spanplatten, Zellstoff).
3. Das derzeitige Transportaufkommen auf der Schiene betrug im Jahresmittel 2007/2008 840.000 t
4. Das Transportaufkommen im Schienengüterverkehr des Untersuchungsraumes hatte im Jahr 2007 einen Anteil von ca. 14 % am Thüringer Gesamtaufkommen im Schienengüterverkehr.
5. Es gibt ein erhebliches ungenutztes Transportpotential im Schienengüterverkehr in Richtung Süden (Höllentalbahn), ca. 750.000 t.

Es besteht ein hohes Verlagerungspotential sowohl in Menge als auch Richtung. Insgesamt können daraus nachstehende **Empfehlungen** formuliert werden:

1. Eine vollumfängliche Nutzen-Kosten-Untersuchung ist anzustreben.
2. Eine bessere Vernetzung der Interessenträger innerhalb der bundeslandübergreifenden Region ist unbedingt notwendig.
3. Eine stärkere Einbindung der Verkehrsministerien und Aufgabenträger für den SPNV in das Projekt ist anzustreben.

1 Hintergrund, Vorgehensweise und Ziel der Untersuchung

Die Reaktivierung des etwa 6 km langen Streckenabschnitts im Bereich des Höllentals ist bereits seit langem Gegenstand kontroverser Diskussionen; ist die fränkisch-thüringische Höllentalbahn doch seit Ende des zweiten Weltkrieges immer noch unterbrochen. Der durchgehende Bahnbetrieb wurde aufgrund der Demarkationslinie am Ende des zweiten Weltkrieges eingestellt. Der verbliebene Güterverkehr im eigentlichen Höllental zwischen Marxgrün und Lichtenberg wurde 1971 eingestellt und in der Folge ab 1982 mit dem Abbau der Gleise begonnen. Der Abschnitt Marxgrün – Blankenstein ist derzeit stillgelegt, die juristische Widmung der Strecke für den Bahnverkehr besteht jedoch bis heute weiter fort.¹ Vor dem Hintergrund der Forderungen nach Wiederherstellung dieser Schienenverbindung für den Personen- und Güterverkehr betraute die Industrie- und Handelskammer zu Ostthüringen das Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt (IVR) mit der Untersuchung der Verkehrsströme bzw. -verhältnisse des Güterverkehrs entlang der Höllentalbahn. Die Betrachtung des Personenverkehrs erfolgt auf Grund bereits bestehender Studien zu diesem Thema nur nachrangig.

Für die gesamte Eisenbahnstrecke zwischen Saalfeld und Hof wird in diesem Bericht die Bezeichnung „Höllentalbahn“ verwendet, ungleich dem Abschnitt Saalfeld – Blankenstein, der den Namen „Sormitztalbahn“ trägt. „Höllentalbahn“ wurde als Arbeitstitel gewählt, weil die zu schließende Streckenlücke durch das namensgebende Höllental führt.

Nach Fixierung der inhaltlichen Schwerpunkte wird in der vorliegenden Ausarbeitung zunächst eine Abgrenzung des Untersuchungsgebiets nach räumlichen und infrastrukturellen Gesichtspunkten vorgenommen. Grundlage dafür bilden u. a. Ergebnisse bereits vorliegender Studien wie auch Inhalte von Tagungen, die thematisch den Personen- sowie auch den Güterverkehr im Untersuchungsraum der Höllentalbahn betrachtet haben. Das Recherchematerial wird im Zuge dieser Studie teilweise neu aufbereitet sowie im Bereich des Güterverkehrs umfangreich ergänzt.

Mittels einer Befragung (Stichprobe) relevanter Unternehmen im Untersuchungsgebiet analysiert die Arbeit das Gütertransportaufkommen nach Umfang, Transportrelationen bzw. -weiten. Dabei ist es das Ziel, die derzeitigen Strukturen im Gütertransport offen zu legen und Möglichkeiten für die Nutzung der Schiene als Transportweg aufzuzeigen.

Um die derzeitigen Gütertransportströme in Hinsicht auf die gegenwärtig zur Verfügung stehende Infrastruktur bewerten zu können, werden sowohl die vorhandene Schieneninfrastruktur als auch die Straßeninfrastruktur beschrieben und bezüglich ihrer Zugänglichkeit bewertet.

Die Potentiale im Personenverkehr werden basierend auf vorhandenen Studien betrachtet und durch die Analyseergebnisse der Pendlerverflechtungen und des Tourismus ergänzt.

Nach einer abschließenden Bilanz aus den Schlussfolgerungen aller erarbeiteten Analyseergebnisse werden Handlungsempfehlungen für einen Lückenschluss zwischen Blankenstein und Marxgrün formuliert.

¹ Frau Klinger: Eisenbahnbundesamt, 01.09.2009

Die folgenden Untersuchungsinhalte zur Darstellung der Verkehrs- und Transportverhältnisse im Höllental sind Gegenstand der vorliegenden Arbeit:

- Aufbereitung und Auswertung bereits vorliegender Untersuchungen und Statistiken
- Eingrenzung des Untersuchungsraumes
- Abschätzung der vorhandenen relevanten Verkehrsmengen mittels Befragung ausgewählter Unternehmen (ca. 30)
- Darstellung der Verkehrsströme und des Verkehrsaufkommens
- Beschreibung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum

2 Eingrenzung des Untersuchungsraumes

Die betrachtete Eisenbahnstrecke ist Teil einer denkbaren Achse zwischen den Eisenbahnknoten Hof und Saalfeld. Die Streckenführung erschließt einen touristisch attraktiven Mittelgebirgsraum – den Frankenwald und das Thüringer Schiefergebirge – sowie die durch bedeutsame Holzindustrie geprägte Region zwischen Ebersdorf und Blankenstein mit einer im Vergleich zu Gesamtdeutschland unterdurchschnittlichen Einwohnerdichte. Bei dem untersuchten Abschnitt handelt es sich um eine Strecke im Nebennetz mit regionaler Bedeutung. Bedingt durch den Mittelgebirgsraum und die historisch gewachsenen Strukturen des Umfeldes ist die Eisenbahnstrecke wenig leistungsfähig trassiert. Die topographischen Verhältnisse (Steigungen) mit der darin begründeten Streckenführung (Kurvigkeit) sowie die Spitzkehre in Wurzbach machen die Strecke für überregionale Durchgangsverkehre wenig attraktiv. Die Bedeutung der Strecke bestimmt sich deshalb vor allem aus dem regionalen Umfeld.

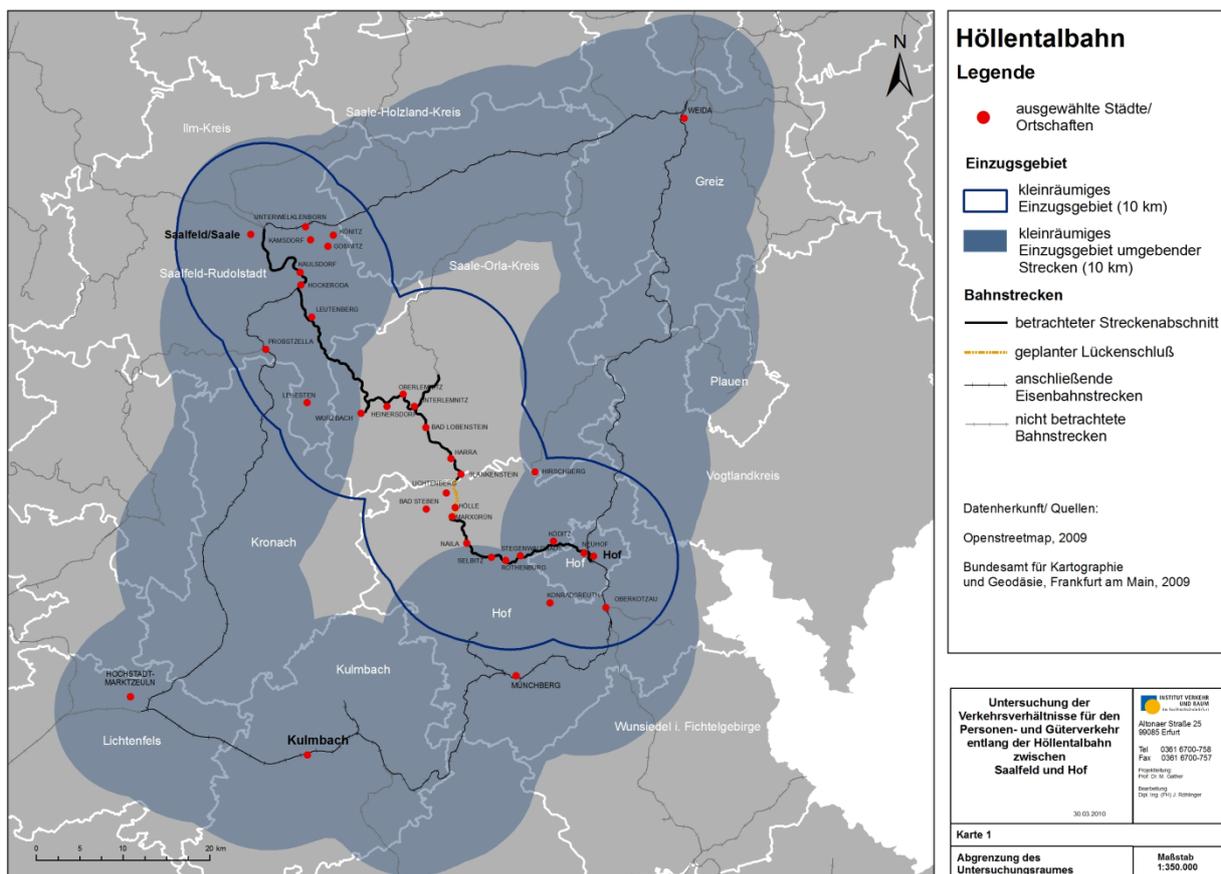


Abbildung 1: Abgrenzung des Untersuchungsraumes²

Vor dem Hintergrund der Bedeutung für den Schienengüterverkehr und aufgrund der Dichte des Eisenbahnnetzes wurde das regionale Einzugsgebiet auf einen beidseitigen Einzugsbereich von 10 km beschränkt. Ein größerer Korridor hätte bereits erhebliche

² Eine größere Darstellung befindet sich im Anhang

Überschneidungsbereiche mit den Korridoren benachbarter Strecken zur Folge (vgl. Abbildung 1).

Die untersuchte Gesamtrelation setzt sich aus den DB-Strecken:

- Ebersdorf-Friesau – Blankenstein – Marxgrün (Streckenummer: 6683)
- Saalfeld – Bad Lobenstein – Blankenstein (Streckenummern: 6686, 6383, 6709, 6683)
- Hof – Marxgrün – Bad Steben (Streckenummer: 5021)

zusammen.

3 Ergebnisse von Untersuchungen Dritter

Nachstehend werden Daten und Analysen von Untersuchungen Dritter im Zusammenhang mit einem Lückenschluss durch die Höllentalbahn zusammengefasst sowie deren Ergebnisse dargelegt. Folgende Gutachten standen (teilweise nur auszugsweise) zur Verfügung:

- Gutachten zur Eisenbahn-Netzergänzung Blankenstein – Marxgrün (Kocks Consult GmbH, 1998)
Inhaltliche Schwerpunkte: Analyse des Personenverkehrs und Bewertung des Fahrgastpotentials im Bereich der Höllentalbahn
- Verlagerung von Holzhackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene – Auszug (Gésa Schubert, 2003)
Inhaltliche Schwerpunkte: Analyse des Güterverkehrs der Holzindustrie im Raum Ebersdorf – Blankenstein, Potentiale für Schienengüterverkehr
- Studie Güterverkehrskapazität der KBS 557 (iRFP, 2006)
Inhaltliche Schwerpunkte: Bewertung der Kapazitätsgrenzen auf der Strecke (Saalfeld – Lobenstein – Blankenstein)
- Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP, BVU, 2007)
Inhaltliche Schwerpunkte: Prognose des Verkehrsaufkommens in Deutschland bis 2025
- Befragung der Unternehmen mit Gleisanschluss in Thüringen (IVR, 2007)
Inhaltliche Schwerpunkte: Nutzungshäufigkeit, Transportmengen, Trends, Kritiken zum Schienengüterverkehr
- Verkehrskonferenz Holzkompetenzzentrum, Blankenstein 2008
Inhaltliche Schwerpunkte: Darstellung der derzeitig transportierten Güterverkehrsmengen, sowohl im Straßen- als auch im Schienengüterverkehr in der Region

3.1 Gutachten zur Eisenbahn-Netzergänzung Blankenstein – Marxgrün (Kocks Consult GmbH, 1998)

Das Gutachten zur Eisenbahn-Netzergänzung Blankenstein – Marxgrün, welches 1998 im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) durch die Kocks Consult GmbH erstellt wurde, untersuchte folgende Punkte:

- Ermittlung und Darstellung der mittel- und langfristigen Entwicklungspotentiale durch den Lückenschluss zwischen Blankenstein und Marxgrün
- Analyse der Verkehrssituation im Untersuchungsraum
- Analyse und Bewertung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur
- Darlegung und Bewertung der technischen Voraussetzungen für den Lückenschluss
- Beachtung der Mindeststandards
- Bewertung des Investitionsbedarfs
- Erstellung eines Betriebskonzepts mit Fahrgast- und Erlösprognose.

Der Schwerpunkt dieses Gutachtens liegt in der Analyse von Angebot und Nachfrage im SPNV des Untersuchungsgebietes sowie einer aus diesen Ergebnissen resultierenden Bewertung und Abschätzung der Fahrgastpotentialentwicklungen (Abbildung 2).

Im Gutachten sind dazu die folgenden **Ergebnisse** dokumentiert:

- „Mit größeren Fahrgastzahlen aus benachbarten Landkreisen ist ... nicht zu rechnen.“³ Bei einem möglichen Lückenschluss ist nur von einer regionalen Bedeutung der Strecke auszugehen. Aufgrund der Lage im Netz und der möglichen Reisegeschwindigkeiten ist nicht mit durchreisenden Fernreisenden zu rechnen.⁴
- Im allgemeinen liegen die Pkw-Reisezeiten erheblich unter denen des Schienenverkehrs⁵
- Ungünstige Lage der Zugangsstellen und schlechter Zustand⁶
- Geringe Einwohnerzahl besonders im thüringischen Teil des Untersuchungsraumes⁷
- Einen grenzüberschreitenden Schülerverkehr wird es nicht geben⁸
- Prognose von ca. 2.030 Fahrten im Personenverkehr pro Tag zwischen Saalfeld und Hof⁹

³ Kocks 1998, S. 15

⁴ Ebenda, S. 15

⁵ Ebenda, S. 17

⁶ Ebenda, S. 17

⁷ Ebenda, S. 17

⁸ Ebenda, S. 23

⁹ Ebenda, S. 26

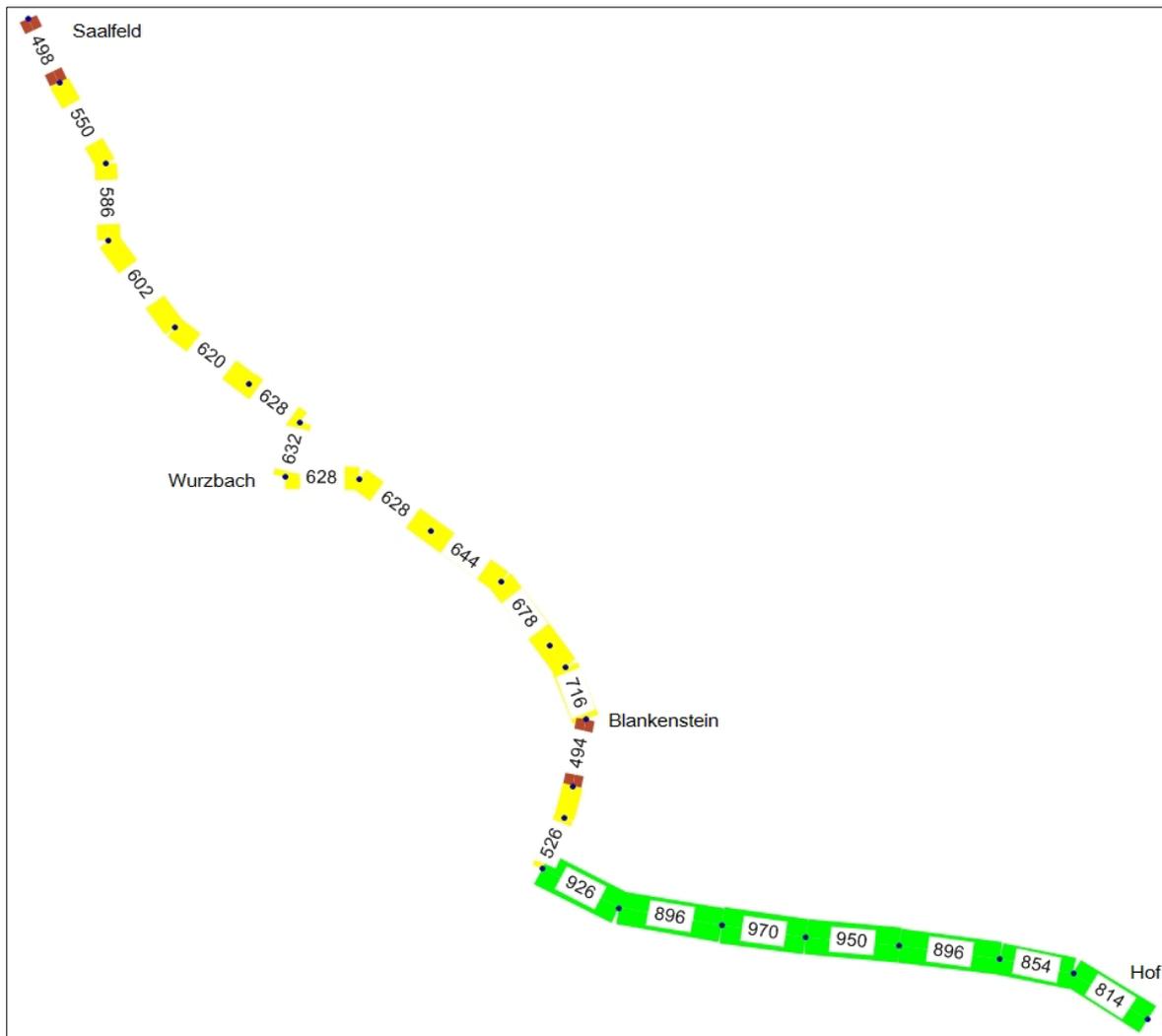


Abbildung 2: Fahrgastpotential nach Lückenschluss – Querschnitt pro Tag (nach Kocks 1998)

Die Untersuchungsmaßnahmen und Ergebnisse im Güterverkehr beschränken sich entsprechend der Aufgabenstellung auf die Darlegung des damaligen Gütertransportumfangs auf den Strecken Hof – Bad Steben sowie Blankenstein – Saalfeld. Dabei wurden im Gutachten jedoch auf Grund fehlenden Datenmaterials keine Aussagen über das Potential der Strecke in Bezug auf den Schienengüterverkehr getroffen.¹⁰

Neben der Beschreibung der Ausgangssituation für einen Lückenschluss erfolgte die Untersuchung des technischen Zustands der rückgebauten Strecke. Dabei wurden Aussagen über die Beschaffenheit der Gleisanlagen, den Trassenzustand, den Oberbau etc. getroffen. Eine lückenlose Beurteilung sowohl der Strecke als auch der Ingenieurbauwerke war wegen der Unzugänglichkeit nicht möglich (die Tunnel sind zugemauert, durch den dichten Bewuchs konnten weitere Bereiche nicht begutachtet werden). Mängel wurden im Oberbau der Strecke bzw. bei den Entwässerungsanlagen sowie an den Haltepunkten und Bahnsteigen der Strecke Blankenstein – Marxgrün festgestellt. Diese könnten jedoch auf

¹⁰ Ebenda, S. 27

Grund der noch immer bestehenden Widmung zeitnah und ohne juristischen Aufwand behoben werden.¹¹

Die Studie kommt in ihrer Prognose für den Personenverkehr zu dem Ergebnis, dass allein aus dem Lückenschluss eine Steigerung der Fahrgastnachfrage um 40 % gegenüber dem Analysejahr 1997 zu erwarten ist. Größere Zuwächse (um insgesamt 58 %) können durch begleitende Maßnahmen erreicht werden. Zusätzliches Steigerungspotential wird im Tourismus (besonders Tagestourismus) gesehen.¹² Weitere Trassenerlöse werden vom Schienengüterverkehr erwartet.¹³

3.2 Verlagerung von Holzhackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene – Auszug (Schubert, 2003)

Im Rahmen seiner Diplomarbeit befasste sich Géza Schubert intensiv mit der Problematik der Reaktivierung der Eisenbahnstrecken Oberland- und Höllentalbahn. Dabei wurde untersucht, wo die Kooperationsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen des Holzkompetenzzentrums (HKZ) liegen bzw. liegen könnten und welchen Einfluss eine Wiederöffnung der Strecke auf den Güterverkehr bzw. auch auf den Personennahverkehr hätte.

Aufgrund der spezifischen Probleme des Güterverkehrs in der Region, fanden vom Verfasser koordinierte Beratungen zwischen den Vertretern der Kommunen und Landkreise, der thüringischen Landesregierung, des Bundes, der Wirtschaft, der Privatbahnen, der Bürgerinitiative Höllennetz sowie der DB Cargo und DB Netz statt. Desweiteren erfolgte eine Befragung der betroffenen Unternehmen zum Schienengüterverkehr. Zusätzlich wurden noch Erhebungen zum Güterverkehrsaufkommen und der Güterströme, Berechnungen bezüglich der Trassenpreise und eine Potentialanalyse des Schienengüterverkehrs des Holzkompetenzzentrums durchgeführt.

Ergebnisse dieser Arbeit bezüglich der Höllentalbahn sind, dass die zu reaktivierende Bahnstrecke sowohl dem Schienengüterverkehr als auch dem Schienenpersonennahverkehr neue Perspektiven eröffnen würde. Die befragten Unternehmen des Holzkompetenzzentrums würden einen Bahnanteil des Transportaufkommens auf 30 % anstreben. Dieser könnte (nur) bei einer Reaktivierung der Höllentalbahn erreicht werden. Durch die Wiederaufnahme des Verkehrs auf der 6 km langen Strecke, würden technische und organisatorische Probleme, wie mehrmaliges Kopf machen, Nutzlängen- und Bruttogewichtsbeschränkungen, wegfallen. Es würden sich zudem Einsparpotenziale bei den Trassenpreisen ergeben, und durch die Vermeidung von Umwegen können auch Zeitersparnisse erzielt werden. Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wäre so durch eine flexiblere Disposition für die Holzverarbeitenden Industrien gegeben.

Für den SPNV würde eine Wiederaufnahme der Strecke eine Verkürzung der Fahrstrecken und Fahrzeiten bedeuten und somit die Attraktivität für potentielle Kunden erhöhen. Auch

¹¹ Ebenda, S. 31 ff.

¹² Ebenda, S. 25, S. 40

¹³ Ebenda, S.36 ff.

könnte die bessere Erschließung des Raumes als Katalysator für den Tourismus in der Region Triptis – Lobenstein – Marxgrün wirken.

Ein großes Konfliktpotential wird in den Zuständigkeiten gesehen, da ein Großteil der Strecke auf bayerischem Gebiet liegt, die großen Güterkunden jedoch in Thüringen ansässig sind. Womit die Frage der Finanzierung für die Investition in die Strecke zwischen Bund und Ländern hin- und hergeschoben wird. Dabei könnte durch die Wiederinbetriebnahme auch Hof seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt zurück gewinnen.

Zusammenfassend wird geäußert, dass durch eine Streckenreaktivierung eine größere Flexibilität für den Schienengüter- sowie den Personennahverkehr erreicht werden kann und damit verbunden der Wettbewerb zwischen mehreren EVU möglich wäre, was sich positiv auf die verladende Wirtschaft auswirken könnte. Somit würde langfristig ein hoher Prozentsatz der Frachten auf die Schiene gebracht werden und die Anzahl der Lkw-Fahrten in Südostthüringen und Oberfranken reduziert werden können.

3.3 Studie Güterverkehrskapazität der KBS 557 (iRFP, 2006)

Das Dresdner Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung (iRFP) untersuchte im Auftrag der NVS die bestehenden Kapazitätsgrenzen auf der Kursbuchstrecke (KBS) 557 (Untersuchung zu Leistungsfähigkeiten und Betriebskonzepten auf der KBS 557)¹⁴. Ziel dieser Studie war es, eine Aussage über die Auslastung und in diesem Zusammenhang über die mögliche Steigerung des Schienengüterverkehrs (SGV) in dieser Region zu treffen.

Basis dieser Untersuchung waren zum einen die Aussagen der Unternehmen des Holzkompetenzzentrums Thüringen, die bei einem adäquaten Angebot auf der Schiene diese als Transportweg verstärkt nutzen würden. Zum anderen wenden sich die Einwohner / Anlieger auf Grund der hohen Lärmbelastungen vehement gegen die häufigen Holztransporte auf der Straße.¹⁵

Nach Aussagen der DB Netz AG sei die Kapazität dieser Strecke bereits durch den SPNV ausgeschöpft und es gebe daher keine Möglichkeit für einen verstärkten Güterverkehr auf dieser Relation. Das Gutachten des iRFP sollte diese Ausführungen prüfend untersuchen und gelangte zu dem **Ergebnis**: Die Güterverkehrskapazität der KBS 557 Saalfeld – Lobenstein – Blankenstein (Saale) ist noch nicht ausgeschöpft und der Reisezugverkehr auf der Strecke stellt keine Barriere für eine Steigerung der Transportmenge dar.

Insgesamt zeigte sich, dass eine Förderung des Schienengüterverkehrs auf der Gesamtrelation Saalfeld – Lobenstein – Blankenstein keine negativen Auswirkungen auf das Angebot im Personenverkehr nach sich ziehen würde und sogar im Gegenteil auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Vorteile bspw. in Form erneuerter Leit- und Sicherungstechniken brächte.

¹⁴ Verlauf: von Saalfeld über Wurzbach nach Blankenstein

¹⁵ Bus & Bahn 2/ 2006, S.15

3.4 Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP, BVU, 2007)

Der Forschungsbericht wurde durch die Unternehmen BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH und Intraplan Consult GmbH im Jahr 2007 erstellt. Ziel des Forschungsvorhabens war die Analyse des Güter- und Personenverkehrs 2004 und Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung im Jahr 2025. Die Verflechtungsmatrizen umfassen den Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehr sowie die Binnenschifffahrt. Die räumliche Differenzierung erfolgte in Deutschland auf Basis von 439 Kreisen. Außerhalb Deutschlands ist die Aggregation grober. Bedeutsame singuläre Aufkommenspunkte wie See- und Flughäfen wurden als zusätzliche Quelle-Ziel-Regionen berücksichtigt. Betrachtet wurden alle Verkehre (Quelle-, Ziel- und Durchgangsverkehre) soweit sie auf dem Landweg Deutschland berühren. In der Prognose für das Jahr 2025 wurden die Veränderungen der Strukturdaten, der Verkehrsangebote, der Kosten und der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen berücksichtigt.¹⁶

Die Rahmenbedingungen für die Prognose der Verkehrsverflechtungen bilden die sozio-ökonomischen Strukturdaten, die Qualität des Verkehrsangebots, verkehrspolitische Einflussfaktoren sowie der Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand). Die sozio-ökonomischen Daten und der Pkw-Bestand als sogenannte „harte“ Faktoren bestimmen dabei wesentlich die Prognosewerte, wogegen die Entwicklung des Verkehrsangebots sich an den Planungen orientiert und die verkehrspolitischen Einflüsse im Sinne von Annahmen nur abgeschätzt werden können.¹⁷

Die relativ gut vorausberechenbare demographische Entwicklung zeigt für den Prognosezeitraum folgende Tendenzen:

- Die natürliche Bevölkerungsentwicklung wird zu einem deutlichen Rückgang der Einwohnerzahl in Deutschland führen.
- Bei geringer (ausgleichender) Zuwanderung ist ab 2010/2015 mit einem Arbeitskräftemangel zu rechnen.
- Durch Wanderungsverluste ist der Osten Deutschlands besonders betroffen.
- Der Bevölkerungsrückgang hat auch Auswirkungen auf Konsum/Nachfrage (und damit auf das Transportgewerbe).¹⁸

Die wirtschaftliche Entwicklung und ihre Auswirkungen auf den Güterverkehr lassen sich über die Bruttowertschöpfung (BWS), die Realumsätze der einzelnen Wirtschaftssektoren und den Außenhandel beschreiben. Die für das Verkehrsmodell benötigten Strukturdaten basieren auf einer Prognose des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle (IWH)¹⁹.

¹⁶ Vgl. ITP, BVU (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, S. 19 f.

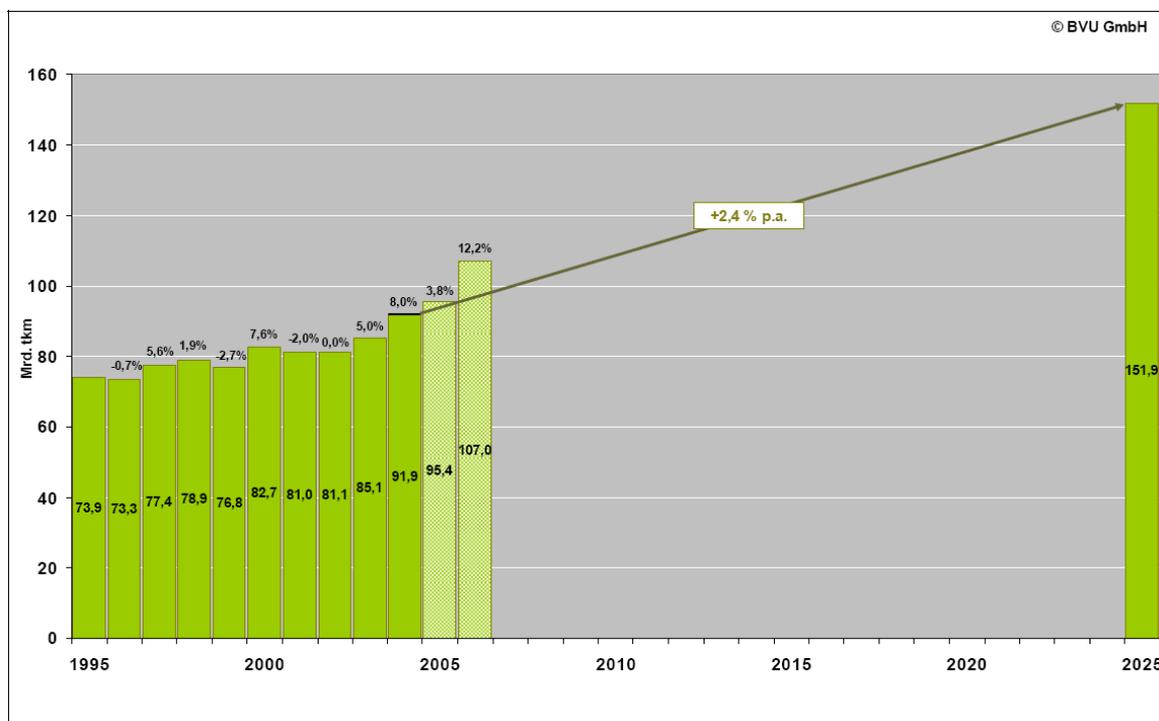
¹⁷ Vgl. Ebenda, S. 26.

¹⁸ Vgl. Ebenda, S. 27 f.

¹⁹ Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) (2006): Regionalisierte Wirtschafts- und Außenhandelsprognose für die Verkehrsprognose 2025, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Halle.

Der voraussichtliche Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wurde für alle Verkehrszweige im höchstmöglichen Feinheitsgrad berücksichtigt, angrenzende Staaten einbezogen. Daneben wurden weitere Maßnahmen im Bestandsnetz berücksichtigt. Speziell im Schienengüterverkehr wurden das KV-/Rbf-Konzept der DB Netz AG²⁰ sowie die Umsetzung des für den Einzelwagenladungsverkehr entwickelten Konzeptes „200X“ unterstellt.²¹

Basis der Prognose sind die regional und sektoral differenzierten Verflechtungsmatrizen der Verkehrsträger Schiene, Straße und Binnenschifffahrt. Für den Sonderfall Seehafenhinterlandverkehr²² wurden die Ergebnisse einer separaten Studie eingespeist. Der Schienengüterverkehr umfasst alle Transporte der in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Seit 2005 werden in der Eisenbahnstatistik auch die Eigengewichte der Container, Wechselbehälter oder Lkw (im kombinierten Verkehr) in die Transportmengen einbezogen. Modellintern wird nach Einzelwagenladungsverkehr, Ganzzugverkehren und kombinierten Verkehren unterschieden.²³



**Abbildung 3: Entwicklung der Transportleistung im Schienengüterverkehr
(Quelle: ITP, BVU 2007, S. 206)**

Gegenüber der Prognose hat sich der Schienengüterverkehr in den Jahren 2005 und 2006 bereits stärker wachsend als vorausberechnet gezeigt (Abbildung 3). Ein höheres Wachstum wäre möglich, wenn die Eisenbahn nicht schon jetzt absehbar an Kapazitätsprobleme stoßen

²⁰ BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (2007): Nachweis der Wirtschaftlichkeit des KV/Rbf-Konzepts der DB Netz, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, FE-Nr. 96.0869/2005.

²¹ Vgl. ITP, BVU (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, S. 42 ff.

²² Planco(2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Seeverkehrsprognose (LOS 3), Essen 2007.

²³ Vgl. ITP, BVU (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, S. 178 f.

würde. Die Kapazitätsprobleme betreffen Strecken und Knoten, Zugbildungsanlagen, KV-Terminals, Gleisanschlüsse, aber auch das Rollmaterial.²⁴

Bezogen auf die vier Hauptrelationen wird der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am **Transportaufkommen** weiter steigen. Die **Verkehrsleistung** im grenzüberschreitenden Verkehr wird bis 2025 einen höheren Anteil haben als der heute noch überwiegende Binnenverkehr. Innerhalb des grenzüberschreitenden Verkehrs wächst der Durchgangsverkehr am stärksten.²⁵ (vgl. Tabelle 1 und Tabelle 2)

(Mio. t)		2004	2025	%	2004	2025	%
		Bahn			Straße		
Binnenverkehr		203,9	232,9	14%	2.639,8	3.021,2	14%
Grenzüberschreitender Verkehr		118,0	197,9	68%	425,7	887,2	108%
dabei	Versand	49,5	81,9	65%	179,9	334,3	86%
	Empfang	54,2	84,1	55%	163,9	333,4	103%
	Transit	14,4	31,9	122%	81,9	219,5	168%
SUMME		322,0	430,8	34%	3.065,5	3.908,4	27%
		Binnenschiff			Gesamt		
Binnenverkehr		55,2	51,2	-7%	2.898,9	3.305,2	14%
Grenzüberschreitender Verkehr		180,7	231,7	28%	724,4	1.316,7	82%
dabei	Versand	51,4	71,9	40%	280,8	488,0	74%
	Empfang	105,1	126,7	21%	323,2	544,2	68%
	Transit	24,2	33,1	37%	120,5	284,5	136%
SUMME		235,9	282,8	20%	3.623,4	4.622,0	28%

Tabelle 1: Entwicklung des Transportaufkommens nach Hauptrelationen
(Quelle: ITP, BVU 2007, S. 212)

Während der Schienengüterverkehr beim Transportaufkommen überdurchschnittlich zulegen kann, ist das auf die Verkehrsleistung bezogene Wachstum leicht unterdurchschnittlich. Damit steigt hier der Marktanteil des Straßengüterverkehrs weiter an.

²⁴ Vgl. ITP, BVU 2007, S. 206f.

²⁵ Vgl. ITP, BVU 2007, S. 212f.

(Mrd. tkm)		2004	2025	%	2004	2025	%
		Bahn			Straße		
Binnenverkehr		41,4	61,9	50%	235,8	333,7	42%
Grenzüberschreitender Verkehr		50,5	90,0	78%	156,7	370,6	137%
dabei	Versand	21,0	35,9	71%	47,9	99,4	108%
	Empfang	19,8	33,7	70%	51,9	113,6	119%
	Transit	9,7	20,4	110%	56,9	157,6	177%
SUMME		91,9	151,9	65%	392,5	704,3	79%
		Binnenschiff			Gesamt		
Binnenverkehr		11,3	10,4	-8%	288,5	406,0	41%
Grenzüberschreitender Verkehr		52,4	69,8	33%	259,6	530,5	104%
dabei	Versand	13,4	19,6	46%	82,3	154,9	88%
	Empfang	23,6	28,8	22%	95,3	176,0	85%
	Transit	15,3	21,5	40%	82,0	199,5	143%
SUMME		63,7	80,2	26%	548,1	936,5	71%

Tabelle 2: Entwicklung der Transportleistung nach Hauptrelationen
(Quelle: ITP, BVU 2007, S. 213)

Die regionale Entwicklung des Güterverkehrs ist in der nachfolgenden Karte für den **Bereich der Höllentalbahn** dargestellt (Abbildung 4). Für den Schienengüterverkehr im thüringischen Teil des Untersuchungsraumes werden bis 2025 erhebliche Zuwächse von über 40 % prognostiziert. Für den fränkischen Teil fällt das Wachstum geringer aus.

Die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 hat mit Bezugsbasis 2004/2005 als Prognosehorizont das Jahr 2025. Die weltwirtschaftlichen Einbrüche im Jahr 2008 traten erst nach der Veröffentlichung der Berichte ein. Demnach trägt die Prognose dem Trend zum Zeitpunkt der Bezugsbasis Rechnung. Aus heutiger Sicht, die nicht mehr von einer sofortigen Erholung der Weltwirtschaft ausgeht, muss eingeschätzt werden, dass die Prognosen die Realität für die nächsten Jahre deutlich überschätzen. Dem prognostizierten stetigen Wachstum stehen nun seit dem Jahr 2009 wirtschaftliche Einbrüche gegenüber.

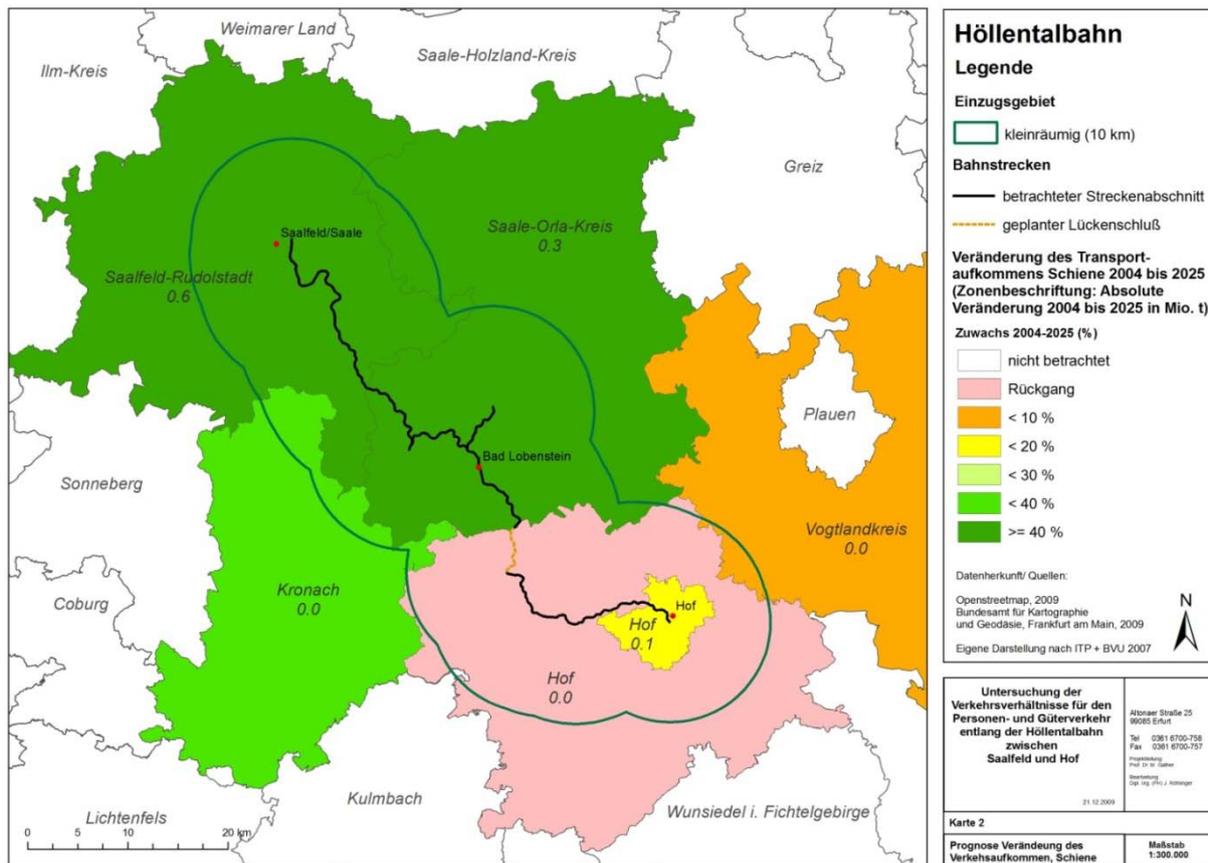


Abbildung 4: Veränderung des Transportaufkommens 2004-2025 Schiene (eigene Darstellung nach ITP, BVU 2007, S. 221)

3.5 Befragung der Unternehmen mit Gleisanschluss in Thüringen (IVR, 2007)

Im Rahmen verschiedener Untersuchungen zum Schienengüterverkehr erfolgte durch das Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt im Jahr 2007 eine Befragung aller Unternehmen in Thüringen mit einem eigenen Gleisanschluss. Insgesamt wurden 115 Unternehmen angeschrieben, wovon sich 50 Unternehmen an der Befragung beteiligten. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Mehrheit der Unternehmen mit einem privaten Gleisanschluss diesen mehrmals pro Woche nutzt. Über den Gesamtzeitraum eines Jahres betrachtet, nutzen 96 % der Unternehmen mehrmals pro Jahr bis mehrmals täglich ihren Gleisanschluss.

Auffällig ist bei den Transportmengen ein Überhang an versendeten Gütern, welche fast dreimal so hoch wie im Empfang sind. Unter den von den Gleisanschließern primär transportierten Gütern befinden sich mit dem höchsten Transportgewicht Produkte der Holzindustrie. Aus der Studie geht ebenfalls hervor, dass eine zunehmende Tendenz der Nutzung der Schiene als Transportweg erkennbar ist bzw. eine konstante Entscheidung für den schienenaffinen Gütertransport besteht.

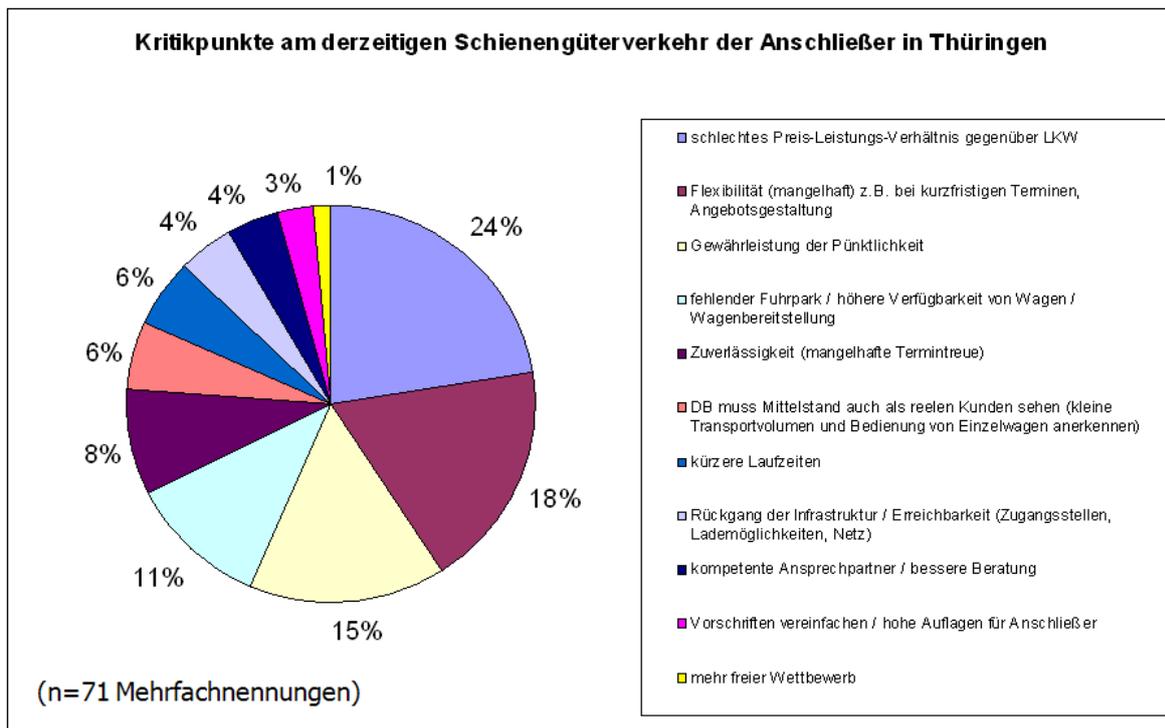


Abbildung 5: Kritikpunkte am Schienengüterverkehr seitens der Gleisanschließer in Thüringen

Zur Abschätzung der Potentiale für den Schienengüterverkehr wurden die Kriterien, die die Wahl des Transportunternehmens beeinflussen, ebenfalls bei den Unternehmen abgefragt und in Abbildung 5 zusammengefasst. Die genannten Hauptkritikpunkte betreffen neben dem als schlecht erachteten Preis-Leistungs-Verhältnis im Vergleich zum Straßengüterverkehr vor allem Probleme in der zeitlichen und räumlichen Flexibilität, wie auch der geringen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.

3.6 Ergebnisse der Verkehrskonferenz 2008

Am 9. Juni 2008 fand auf Initiative der IHK Ostthüringen zu Gera eine Verkehrskonferenz in Blankenstein statt, wo Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verkehrsunternehmen eine mögliche Streckenreaktivierung durch das Höllental diskutierten. Ziel dieser Konferenz war es, einen Überblick über die derzeitig transportierten Güterverkehrsmengen, sowohl im Straßen- als auch im Schienengüterverkehr, zu erhalten. Mit diesen Ergebnissen sollte eine Bewertung der aktuell genutzten Infrastruktur und deren Auslastung formuliert werden. Dabei wurden u. a. die Potentiale für den Bereich des Schienengüterverkehrs, welche durch eine mögliche Nutzung der Schiene als Transportdienstleister für das Holzkompetenzzentrum Thüringen entstehen, näher betrachtet. Das Holzkompetenzzentrum Thüringen integriert die folgenden, im Süden des Saale-Orla-Kreises gelegenen Unternehmen:

- Bau- und Holztechnik Thüringen GmbH (BHT), Ebersdorf
- Klausner Holz Thüringen GmbH (KHT), Ebersdorf
- Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG (ZPR), Blankenstein

- Rettenmeier (keine direkte Anbindung an die Höllentalbahn), Hirschberg

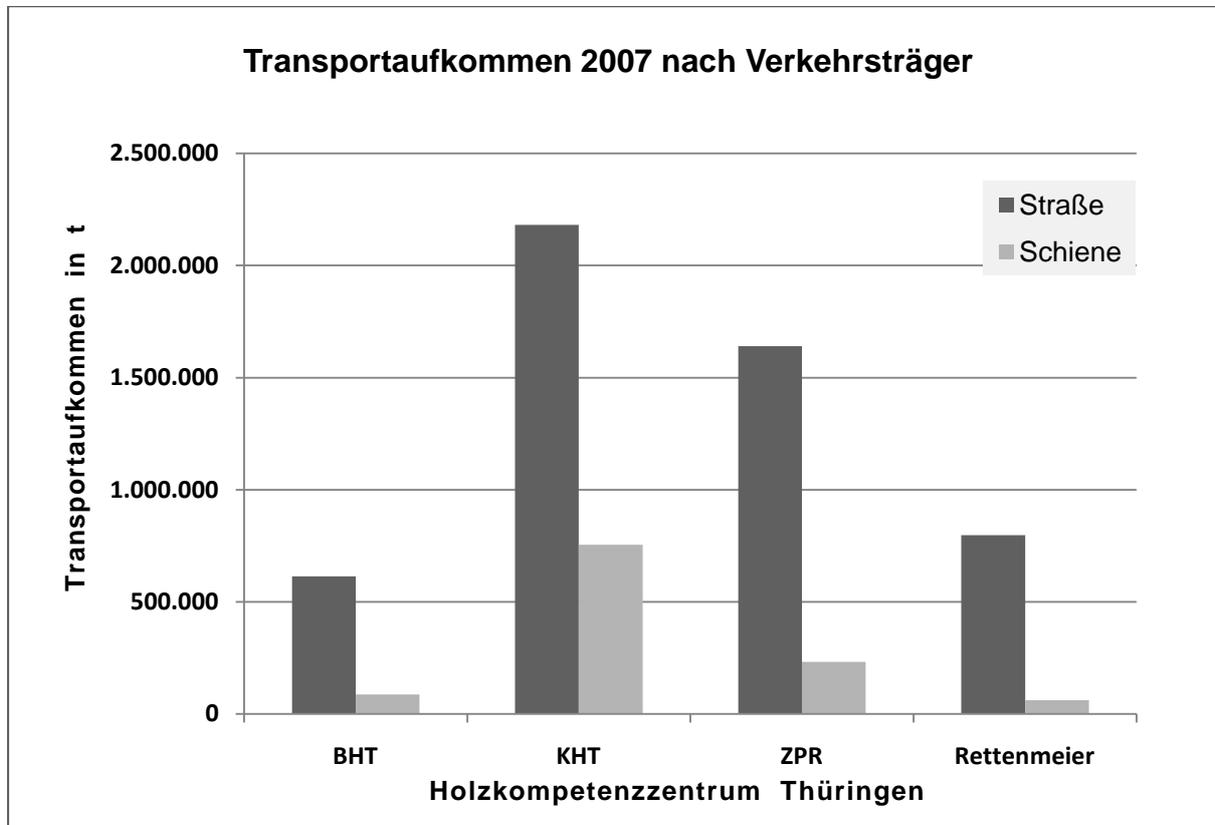


Abbildung 6: Transportaufkommen des Holzkompetenzzentrums Thüringen im Jahr 2007 nach Unternehmen und Verkehrsträger²⁶

Das Transportvolumen des Holzkompetenzzentrums Thüringen für das Betrachtungsjahr 2007 belief sich auf insgesamt ca. 6,4 Mio. t transportierter Güter.²⁷ Dabei überwiegen die Transporte auf der Straße (Abbildung 6).

Als Ergebnis der Verkehrskonferenz, das primär durch die Vertreter der Wirtschaft formuliert wurde, können die folgenden Punkte genannt werden:²⁸

- Die Entwicklung der Infrastruktur verläuft nicht adäquat zur Entwicklung der Wirtschaft.
- Die Nutzung der Straßeninfrastruktur als Haupttransportweg ist auf Grund der Gütermengen sowie Restriktionen im Straßenraum keine angemessene Lösung.
- Der Zugang zur Schieneninfrastruktur hat sich auf Grund der Ausdünnung der öffentlichen und privaten Ladestellen sowie des Streckennetzes verschlechtert.

²⁶ Verkehrskonferenz 2008

²⁷ Ebenda

²⁸ Ebenda

4 Verkehrsströme im Güter- und Personenverkehr

4.1 Darstellung der Verkehrsströme im Güterverkehr

Das Gütertransportpotential, das eine Reaktivierung der Strecke zwischen Blankenstein und Marxgrün begründet, wird vor allem durch die Güterverkehrsnachfrage der in diesem Raum ansässigen Unternehmen geprägt. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten ist nicht von bedeutsamen Durchgangsverkehren im Schienengüterverkehr auszugehen. Im Folgenden werden daher die bestehenden Transportmengen für den straßengebundenen wie auch den schienengebundenen Güterverkehr näher betrachtet und mit Hinblick auf einen möglichen Lückenschluss des Schienennetzes bewertet. Grundlage dafür bilden die Ergebnisse einer durch das Institut Verkehr und Raum in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostthüringen, Gera und IHK Oberfranken, Bayreuth durchgeführten Unternehmensbefragung.

Erfahrungen zeigen, dass ab Entfernungen von etwa 200 km Transporte auf der Schiene wirtschaftlich tragfähig sein können. Gleichwohl sind auch Transporte über geringere Distanzen möglich, wenn es sich um aufkommensstarke (Punkt-zu-Punkt-)Verbindungen handelt.²⁹ Als Potential für den Schienengüterverkehr werden in dieser Untersuchung Transporte über eine Distanz von über 200 km (auf der Straße) erachtet.

4.1.1 Durchführung Unternehmensbefragung

Die Bedeutung eines möglichen Lückenschlusses auf der Höllentalbahn zwischen Franken und Thüringen sollte mittels einer Befragungsstichprobe im Umfang von 30 Unternehmen überschlägig abgeschätzt werden. Im August 2009 wurden daher 27 Unternehmen im Einzugsbereich sowie 12 Unternehmen im weiteren Umfeld der Strecke durch das IVR befragt. Grundlage für die Befragung bildeten von der IHK Ostthüringen ausgewählte Unternehmen, die durch das IVR um zusätzliche, vor allem oberfränkische Firmen ergänzt wurde. Auf Grund des sehr zögerlichen Rücklaufs wurde nach Rücksprache mit dem Auftraggeber der Befragungszeitraum bis zum 30.09.2009 verlängert. Parallel dazu wurden die Firmen, die bis Ende August noch nicht reagiert hatten, zum Teil mehrfach telefonisch kontaktiert. In Auswertung dieser telefonischen Nachbefragung bestätigte sich auch die räumliche Abgrenzung des regionalen Einzugsbereichs der untersuchten Eisenbahnstrecke, denn für abseits gelegene Unternehmen ist die Höllentalbahn als Transportträger nicht relevant, da über andere Eisenbahnstrecken ein direkterer Zugang möglich ist.³⁰

Durch die IHK Oberfranken erfolgte im Februar 2010 eine nochmalige Befragung von weiteren 17 Unternehmen in Oberfranken, so dass der Befragungszeitraum schließlich bis Ende März 2010 angelegt war.³¹

²⁹ Im Untersuchungsraum werden Gütertransporte mit der Bahn bereits ab ca. 100 km Transportweite durchgeführt

³⁰ Diesbezüglich äußerte ein Unternehmen aus dem Raum Greiz; lagebedingt werden die zu transportierende Güter auf der Schiene über eine andere Strecke transportiert werden.

³¹ Da die erste Stichprobe in Oberfranken auf sehr wenig Antwortbereitschaft stieß, wurden nochmals Unternehmen überwiegend aus der Transportbranche befragt.

Insgesamt wurden demnach 56 Unternehmen befragt, 30 in Thüringen und 26 in Oberfranken. Letztendlich konnten durch die deutliche Verlängerung des Befragungs- und Bearbeitungszeitraumes die besonders transportrelevanten Unternehmen berücksichtigt werden.

Für die Potentialermittlung wurde ein Fragebogen in Abstimmung mit dem Auftraggeber erstellt, der für die Unternehmen auf den Internetseiten des IVR im Bereich des Projekts „Höllentalbahn“ zum Download zur Verfügung stand (siehe Anhang).

Unter Berücksichtigung der zu erfassenden Nachfragekomponenten wie Transportaufkommen, Transportweiten und -relationen sowie Motive der Transportträgerwahl ist der Fragebogen in drei Komplexe aufgeteilt:

- 1 Der erste Teil dient dazu, einen Überblick über die Transportrelationen, die Gutart und die jährlichen Transportvolumina der befragten Unternehmen im Empfang zu bekommen. Um die Entwicklung der jeweiligen Transportmengen besser abschätzen und so eine Aussage über die Entwicklung des Güterverkehrs im betrachteten Raum geben zu können, wurden die Angaben für die Jahre 2007 und 2008 erfasst, auch um den Einfluss der Wirtschaftskrise auf die Zahlenwerte zu relativieren. Die Klassifizierung der Lieferströme erfolgte hinsichtlich der Transportweite entsprechend den Unternehmensangaben zu den Quellregionen der empfangenen Güter.
- 2 Der zweite Teil wurde äquivalent zu den Ausführungen des Empfangs für den Versand erstellt und umfasst die Transportmengen bzw. -weiten und Gutarten auf Basis der durch die Unternehmen genannten Zielregionen der Güter.
- 3 Der dritte Teil des Fragebogens wurde offen gestellt und sollte Informationen über die jeweiligen Anforderungen an den Schienengüterverkehr, die Bereitschaft, die Schiene als Transportweg zu nutzen sowie weitere Anmerkungen liefern.

Mit dem Ziel, möglichst präzise Aussagen über die regionale Bedeutung eines Lückenschlusses zwischen Blankenstein und Marxgrün von potentiellen Nutzern entlang der Gesamtrelation Hof – Saalfeld treffen zu können, fiel die Auswahl auf zu befragende Unternehmen, die ihren Sitz jeweils in den an der Strecke angrenzenden Landkreisen bzw. in der Stadt Hof haben:

- Landkreis/ Stadt Hof (HO)
- Landkreis Greiz (GRZ)
- Landkreis Saalfeld-Rudolstadt (SLF)
- Saale-Orla-Kreis (SOK)

Die befragten Unternehmen aus dem direkten Einzugsbereich sind den nachfolgend aufgeführten Branchen und Landkreisen zugeordnet (Tabelle 3).

Hauptbranche	Anzahl Unternehmen	Landkreis/ Stadt
Fahrzeugbau, Herstellung von Fahrzeugteilen	5	HOF (2), SLF (1), SOK (2)
Gewinnung von Steinen und Erden	1	SOK (1)
Holzgewerbe (ohne Herstellung von Möbeln)	3	SOK (3)
andere Holzprodukte	4	SOK (4)
Kunststoffgewerbe	1	SOK (1)
Metallgewerbe, Stahlverarbeitung, Maschinenbau	8	HOF (2), SLF (5), SOK (1)
sonstiges herstellendes Gewerbe	4	HOF (3), SLF (1)
Spedition	16	HOF (16)
Großhandel	1	HOF (1)
Textil	1	HOF (1)
Summe	44	

Tabelle 3: Branchengruppen der befragten Unternehmen im Einzugsbereich³²

4.1.2 Ergebnisse der Unternehmensbefragung

Die Zahl der vollständig ausgefüllten Fragebögen fiel sehr gering aus bzw. erfolgte zum Teil erst nach mehrmaliger Nachfragen oder sehr zeitverzögert. Zum Stichtag am 31.08.2009 lagen lediglich sechs Antworten von Unternehmen aus dem Untersuchungsraum und dem weiteren Umfeld vor³³. Trotz Verlängerung des Befragungszeitraums und die Einbeziehung weiterer Firmen, insbesondere auch im oberfränkischen Teil des Untersuchungsraums, lagen letztendlich nur Antworten von 9 Unternehmen, davon 7 aus dem engeren Untersuchungsraum vor (Abbildung 7).³⁴ Da die Fragebögen teilweise nur unvollständig beantwortet waren, konnten in die nachfolgende Auswertung zu den Transportmengen nur die Antworten von 4 Unternehmen aus dem engeren Untersuchungsraum berücksichtigt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass damit die Angaben der für den Lückenschluss besonders bedeutsamen, aufkommensstarken Unternehmen vorliegen. Von zwei weniger relevanten Unternehmen außerhalb des Einzugsbereichs wurden nur die allgemeinen Anmerkungen des dritten Fragebogenteils berücksichtigt.

³² eigene Auswertung nach Adressdaten der IHK, Auswertung der Firmendatenbank der LEG

³³ Ein Unternehmen in der Stadt Hof ging zwischenzeitlich in Insolvenz

³⁴ Häufig genannter Grund für eine Nichtbeantwortung waren die Auswirkungen der Wirtschaftskrise

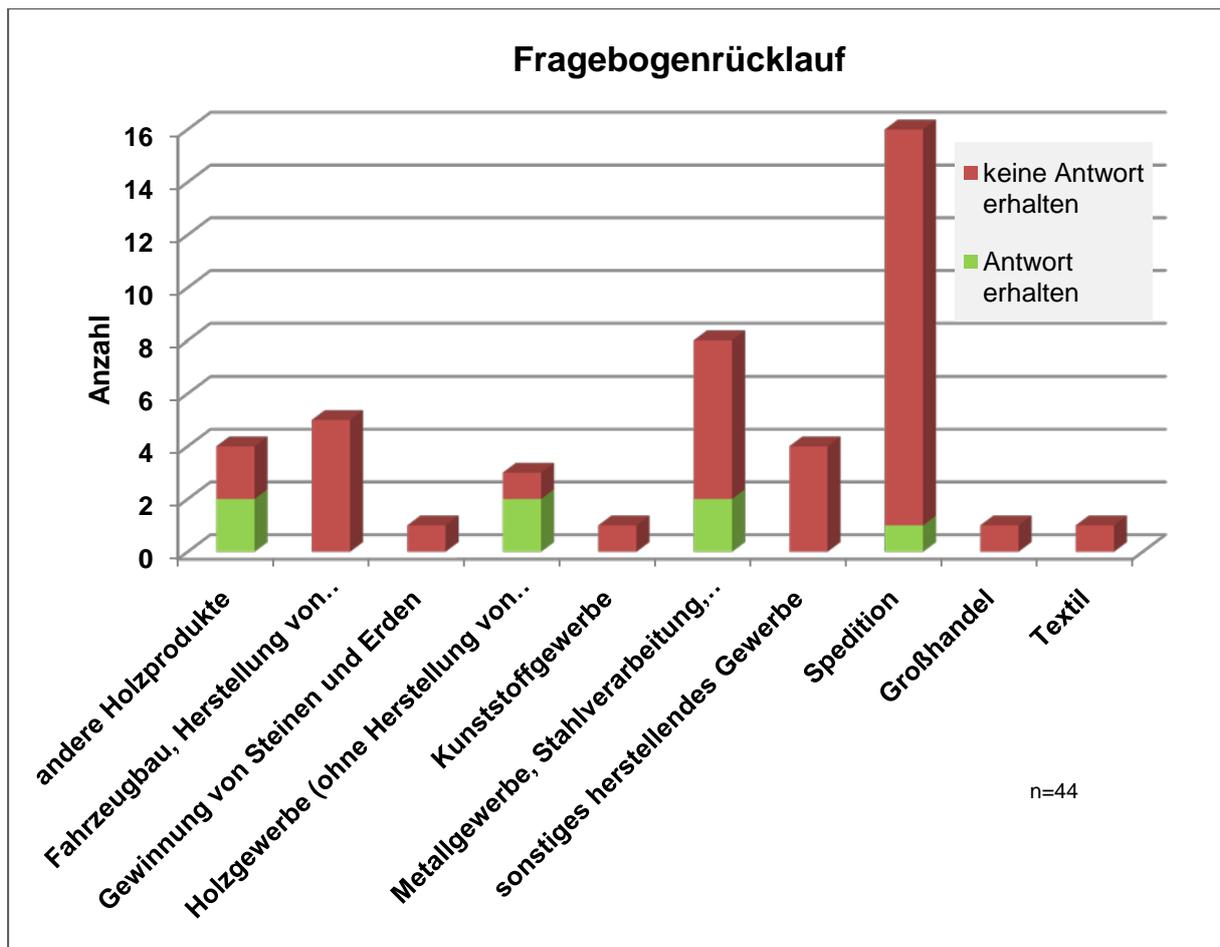


Abbildung 7: Rücklauf der Fragebögen nach Branchen im Einzugsbereich bis Ende März 2010³⁵

Die Auswertungen zu den Transportströmen unterlagen gewissen Besonderheiten, dies ist bei der Betrachtung der nachfolgenden Ausführungen zu beachten:

- Nur wenige Unternehmen zeigten Bereitschaft, Angaben über ihre Empfangs- und Versandmengen zu machen. Diese Unternehmen haben jedoch ein erhebliches Transportaufkommen.
- Durch den genannten Befragungsanlass „Höllentalbahn“ beteiligten sich vorwiegend solche Firmen, welche im unmittelbaren Umfeld ihren Sitz haben, relevante Transportmengen aufweisen und einen entfernungs­mäßig direkten Zugang benötigen. So sehen mehrere Unternehmen beispielsweise den Containerterminal in Hof als ausreichend nah gelegen an.
- Die Angaben werden dominiert von Unternehmen der Holzverarbeitenden Industrie
- Transportmengen konnten im fränkischen Bereich nicht ermittelt werden.

³⁵ Davon vier vollständig ausgefüllt

- Um die Bedeutung des möglichen Lückenschlusses auf die Transportströme zu ermitteln, wurden die Bundesländer und Staaten den vier Himmelsrichtungen zugeordnet (vgl. Tabelle 4). Es ist zu beachten, dass dies besonders bei Thüringen nicht eindeutig möglich war.

Die telefonische (Nach-)Befragung zeigte, dass die Mehrzahl der Unternehmen, auch bei direkter Lage an der Strecke Hof – Saalfeld, kein Interesse an Transporten im Schienengüterverkehr haben bzw. logistische Gründe dagegen sprechen.

Himmelsrichtung	Zugeordnete Länder/Staaten
Norden	Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, dt. Nordseehäfen, Dänemark, Finnland, Schweden
Osten	Sachsen, Polen, Tschechien
Süden	Baden-Württemberg, Bayern, Bosnien Herzegowina, Italien, Kroatien, Österreich, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Spanien, Ungarn
Westen	Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Belgien, Frankreich, Großbritannien, Luxemburg, Niederlande

Tabelle 4: Zuordnung der Bundesländer und Staaten zu den Himmelsrichtungen

Transportgüter

Da sich überwiegend große Unternehmen der Holzverarbeitenden Industrie an der Befragung beteiligten, sind hiervon auch die transportierten Rohstoffe und Produkte geprägt. Im **Empfang** überwiegen Rundholz und Holz hackschnitzel die Transportmengen. Weniger bedeutsam sind Chemikalien und Stahl. (vgl. Abbildung 8)

Im **Versand** setzen sich die Transporte zu je ca. 30 % aus Zellstoff, Spanplatten und Schnittholz zusammen. (vgl. Abbildung 9)

Die über die Befragung ermittelten Transportgüter in der Region sind als bahnaffin einzuschätzen.

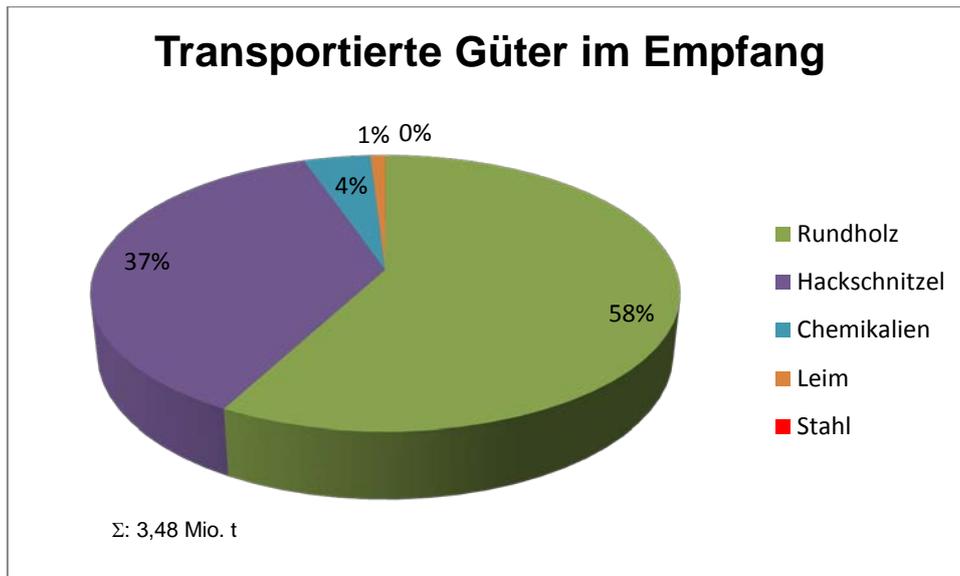


Abbildung 8: Transportgüter im Empfang, 2007/2008

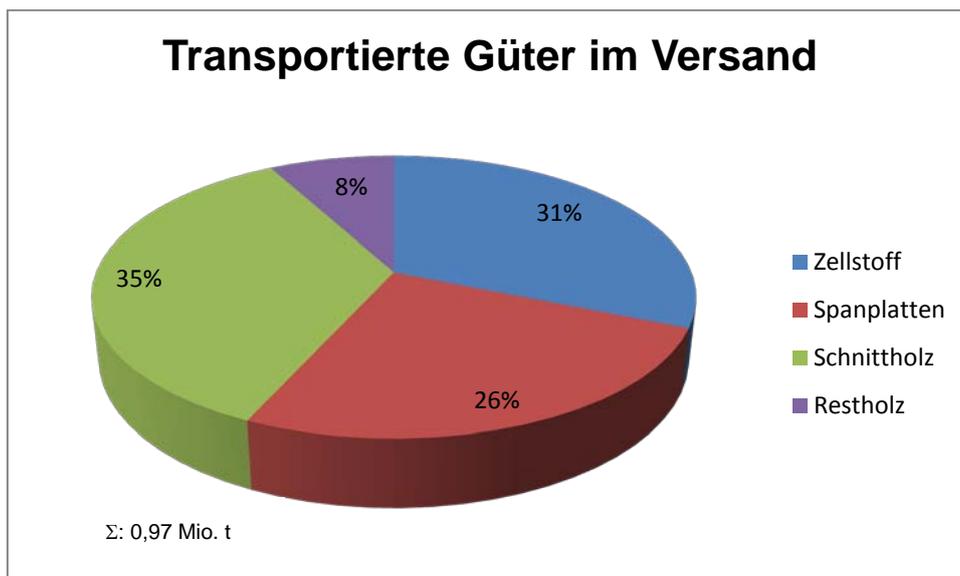


Abbildung 9: Transportgüter im Versand, 2007/2008

Empfang und Versand 2007/2008 per Bahn

Im Jahresdurchschnitt 2007/2008 wurden in der Untersuchungsregion ca. 840.000 t auf der Schiene transportiert. Aufgeschlüsselt auf die Himmelsrichtungen ergibt sich das in Abbildung 10 dargestellte Bild.

Die Region verfügt derzeit nur über eine nord-westlicher Richtung. Über 250.000 t aus bzw. in südlicher Richtung können daher nur über einen Umweg transportiert werden. Das nach Süden gerichtete Transportaufkommen ist vor allem auf die Länder wie Bayern und Baden-Württemberg sowie Italien und Österreich orientiert.

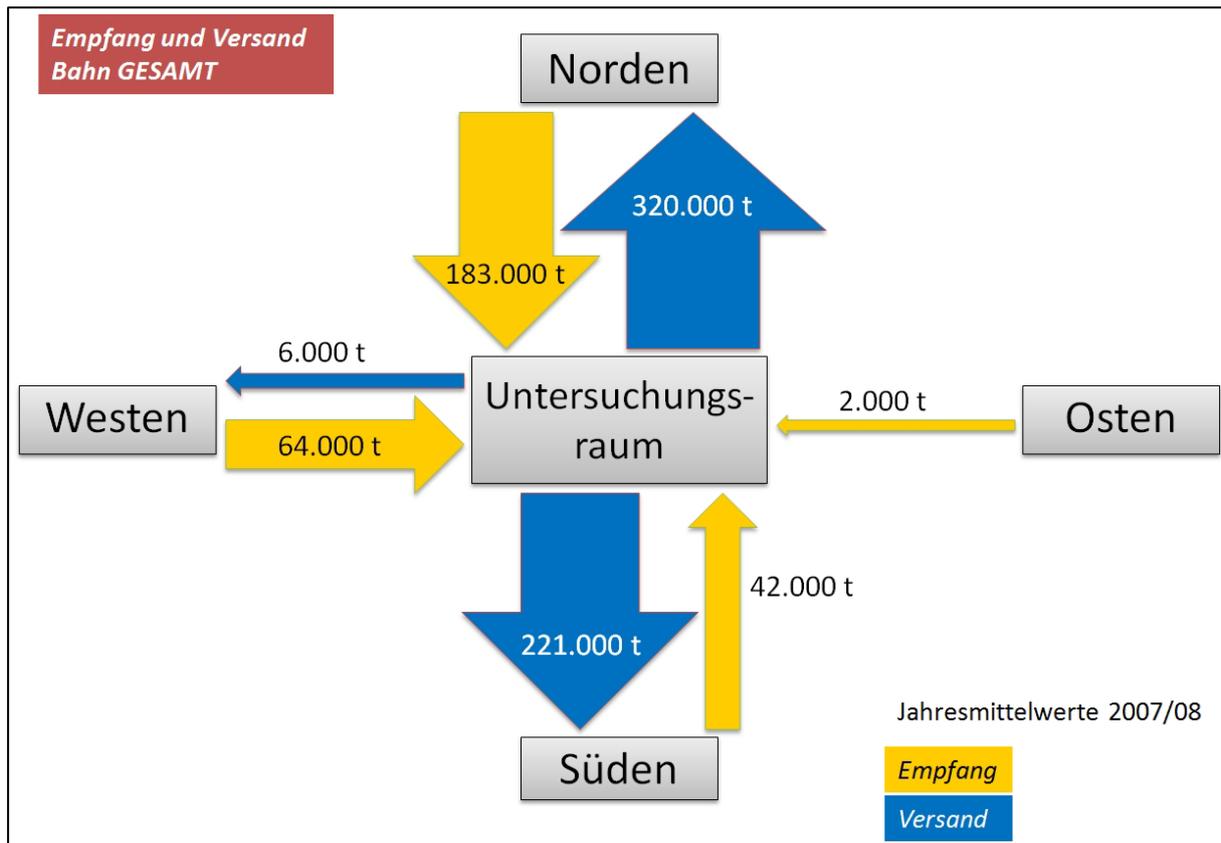


Abbildung 10: Empfang und Versand Schiene, 2007/2008

Wie die Abbildung 11 verdeutlicht, ist vor allem der Wareneingang nahezu vollständig auf den Lkw-Transport ausgerichtet, so dass der Bahnanteil mit rd. 8 % verschwindend gering ist. Im Warenausgang hingegen werden über 50 % des Aufkommens per Bahn versendet.

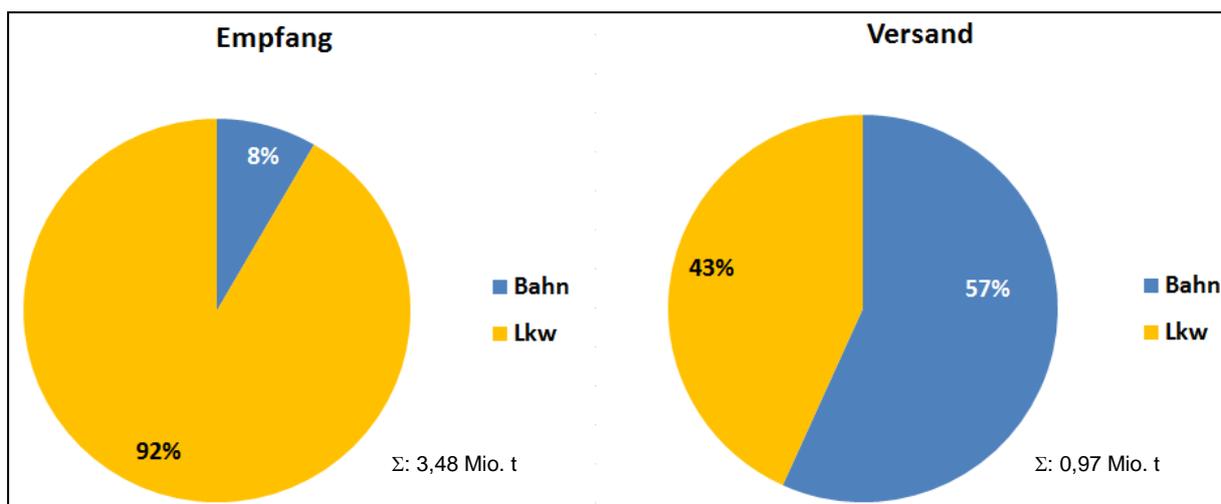


Abbildung 11: Modalsplit für den Empfang und Versand (Bahn/Lkw), 2007/2008

Grund hierfür sind die gewählten Verkehrsmittel in Abhängigkeit von der Transportweite. Auf der Empfangsseite kommen über 50 % der Güter aus solchen geringen Entfernungsbereichen, dass für den Transport die Bahn keine geeignete Alternative darstellt. Dagegen liegen im Versand die Transportweiten überwiegend über 200 km, womit die Gütertransporte vorteilhafter über den Schienengüterverkehr abgewickelt werden können (vgl. Abbildung 12).

Gesamtwirtschaftlich ist das überwiegende Rohstoffaufkommen aus dem Nahbereich als vorteilhaft anzusehen. Werden damit doch zusätzliche Verkehrsbelastungen vermieden.

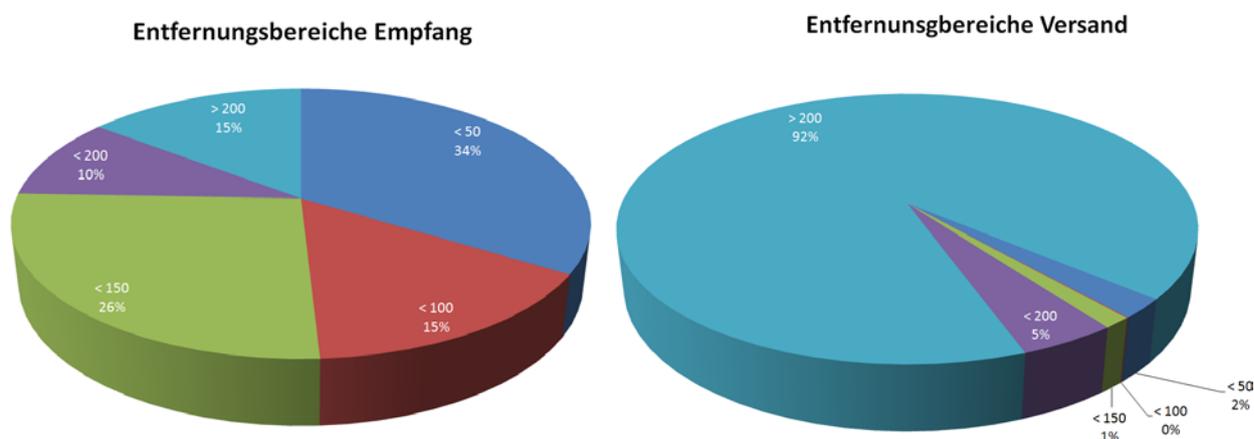


Abbildung 12: Entfernungsbereiche (km) im Empfang und Versand, 2007/2008

Diese Vorteilhaftigkeit des Schienengüterverkehrs bei langen Transportweiten zeigt sich auch bei der Analyse des SGV-Anteils je Entfernungsklasse. Tabelle 5 zeigt diesen Zusammenhang für die Untersuchungsregion. Mit zunehmender Entfernung steigt der Anteil der Schiene am Transportaufkommen an. Für Entfernungen bis 100 km ist der SGV unbedeutend.

Entfernungsbereich	Transportaufkommen gesamt	Transportaufkommen Schiene	Anteil Schiene
<50 km	824.655 t	0 t	0 %
<100 km	482.213 t	4.607 t	1 %
<150 km	679.393 t	46.500 t	7 %
<200 km	881.772 t	75.500 t	9 %
≥200 km	1.568.046 t	711.544 t	45 %
Summe	4.436.079 t	838.151 t	18,9 %

Tabelle 5: Entfernungsbereiche und Anteil Schiene am Transportaufkommen, 2007/2008

Empfang und Versand 2007/2008 per Lkw

Die Auswertung der Empfangs- und Versandmengen per Lkw zeigt einen starken Überhang an empfangenen Gütern in einem Verhältnis von 8 : 1 (vgl. Abbildung 13). Bei den transportierten Rohstoffen zur Produktionsstätte handelt es sich überwiegend um Holzhack- schnitzeltransporte sowie Rundholzlieferungen und in geringerem Umfang um Chemikalien. Im Analysezeitraum wurden ca. 3,6 Mio. t per Lkw transportiert. Bei ca. 25 t Nutzlast entspricht dies ca. 145.000 beladene Lkw pro Jahr. Aufgrund der festgestellten Güterstrukturen sind dies unpaarige Verkehrsbeziehungen, d.h. es kommt eine annähernd gleiche Zahl an Leerfahrten hinzu. In Summe liegt die Anzahl der Lkw bei ca. 290.000 jährlich.

Ein Großteil der Zulieferungen erfolgt aus Richtung Norden. Es ist anzumerken, dass etwa 90 % der Güter aus nördlicher Richtung aus Thüringen stammen und auf Grund der geografischen Lage des Untersuchungsraumes die Transportrichtung Norden für den Empfang angenommen wurde. Weitere starke Transportverbindungen bestehen zusätzlich aus südlicher und östlicher Richtung. Die Hauptlieferströme aus Richtung Süden generieren sich zu etwa 90 % aus Bayern wie auch aus Baden-Württemberg.

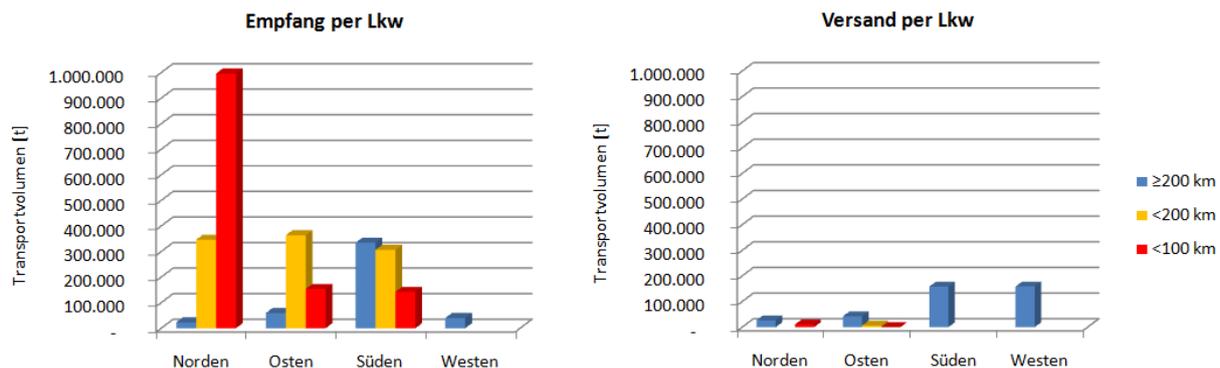


Abbildung 13: Transportaufkommen der befragten Unternehmen nach Empfang und Versand per Lkw, 2007/2008

Im Versand sind die Transporte per Lkw überwiegend auf Süden und Westen gerichtet, vornehmlich nach Italien und Nordrhein-Westfalen.

Verlagerungspotentiale vom Lkw auf die Schiene

Wie bereits verdeutlicht kommen insbesondere Transporte über Entfernungen von mehr als 200 km als potentiell eisenbahntransportwürdig in Frage. Dies um so mehr, je umfangreicher die Transportmengen zwischen und je beständiger Transportrelationen sind. Gleichwohl zeigt die Befragung, dass auch über kürzere Distanzen Schienengüterverkehr möglich ist.

Etwa 14 % bzw. ca. 465.000 t der gesamten über den Straßengüterverkehr abgewickelten Empfangsmengen würden sich auf Grund der Transportentfernung (≥ 200 km) auch für den schienengebundenen Gütertransport eignen (Jahresmittelwerte 2007/2008). Potentiale bestehen in diesem Zusammenhang im Wesentlichen aus den in Abbildung 14 aufgeführten Richtungen, dabei vorrangig in den Beziehungen zu Bayern und Baden-Württemberg im Süden.

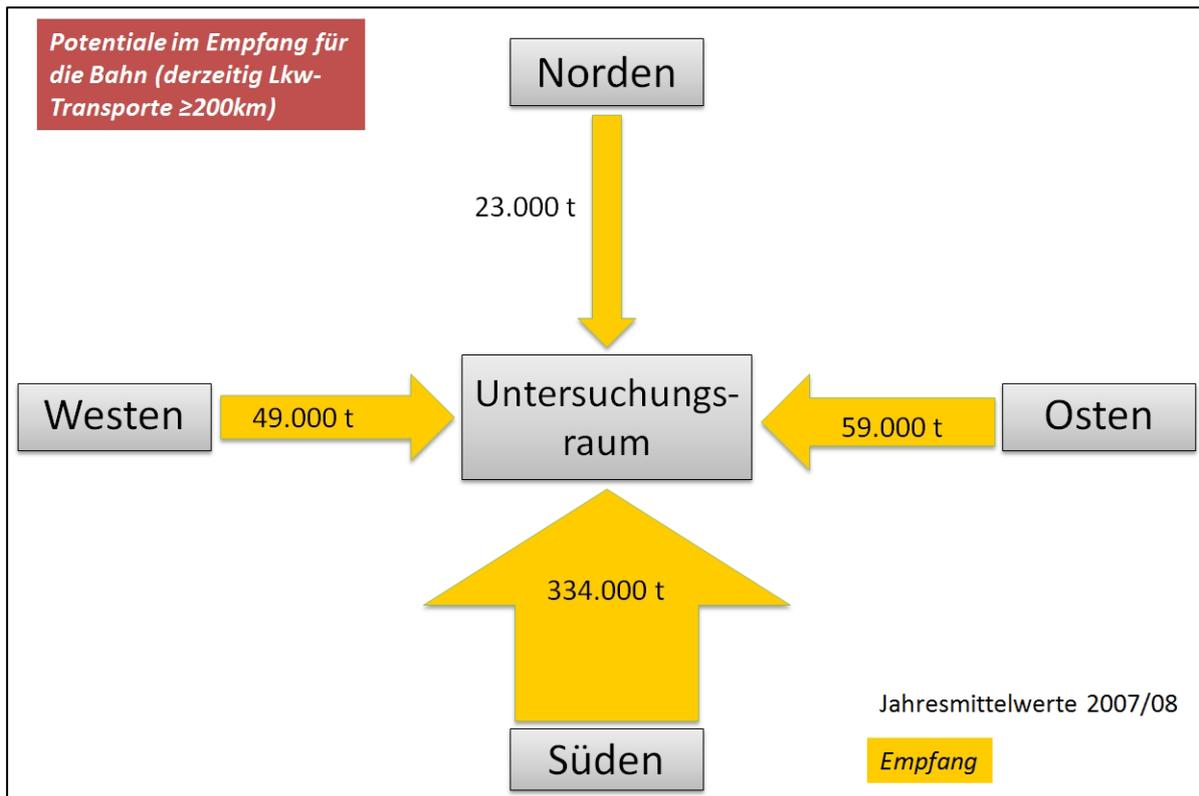


Abbildung 14: zusätzlich Potentiale im Empfang für die Bahn (Lkw-Transporte $\geq 200\text{km}$, 2007/2008)

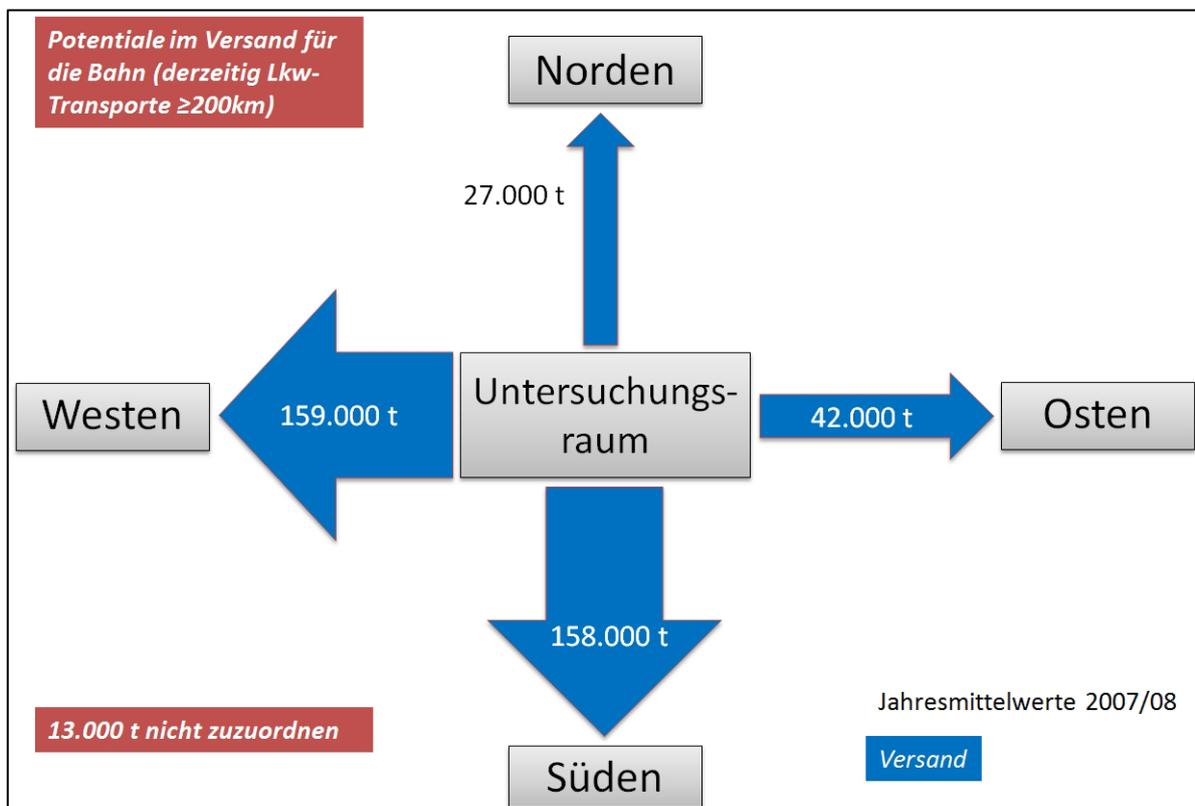


Abbildung 15: zusätzliche Potentiale im Versand für die Bahn (Lkw-Transporte $\geq 200\text{km}$, 2007/2008)

Die in Abbildung 15 grafisch dargestellten Potentiale in Abhängigkeit der Transportrichtung zeigen eine deutliche Konzentration im Versand in Richtung Süden und Westen, vorrangig nach Italien und Nordrhein-Westfalen. Rein aus Sicht der Transportweiten kämen ca. 386.000 t für eine Verlagerung auf die Schiene in Frage.

Insgesamt könnten ca. 850.000 t von der Straße auf die Schiene verlagert werden, wenn hierfür die Bedingungen geschaffen werden. Die Region könnte somit um ca. 70.000 Lkw-Fahrten jährlich entlastet werden. Es wird deutlich, dass insbesondere eine Schienenanbindung Richtung Süden Sinn machen würde, weil die potentiellen Schienentransporte, aber auch bestehende Gütertransporte auf der Schiene Richtung Süden gerichtet sind.

Hinweise und Anmerkungen

Der dritte Themenbereich der Befragung "Anmerkungen und Anregungen" diente der Ermittlung zusätzlicher Informationen. Die teilweise sehr spezifischen Antworten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Sind ihre zu transportierenden Güter zeitkritisch?

Aus der Befragung ging hervor, dass viele Güter zeitkritisch zu versenden sind, teilweise handelt es sich sogar um auftragsbezogene, termingebundene Just-in-Time-Lieferungen.

Haben Sie spezielle Anforderungen an den Transport/ die Güter?

Bei manchen Gütern muss ein Schutz gegen Feuchtigkeit und Nässe vorliegen und/oder die Ware rüttelsicher verpackt sein. Zusätzlich hat ein Unternehmen die Anforderung, die Güter temperaturgeführt zu versenden, wohingegen andere Unternehmen große Mengen möglichst wirtschaftlich, sicher und flexibel transportieren wollen.

Ist die Nutzung des Schienengüterverkehrs für Transporte zukünftig geplant?

Auf die Frage, ob in Zukunft die Nutzung des SGV geplant sei, haben alle Unternehmen, die momentan keine Güter mit der Bahn versenden oder empfangen, mit nein geantwortet. Eines davon könnte sich in Ausnahmefällen den Transport mit der Bahn vorstellen. Die Unternehmen, die auch heute schon Transporte mit der Bahn durchführen, möchten dies in Zukunft auch weiterhin tun bzw. weiter ausbauen.

Nutzen Sie aktuell die Eisenbahn für Transporte?

Momentan nutzen vier Unternehmen für den Versand und oder den Empfang von Waren die Bahn. Eines davon (erst) ab Hof an die deutschen Nordseehäfen für den Übersee-Container-Versand.

Bietet eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Saalfeld und Hof für Ihr Unternehmen logistische Vorteile?

Die Unternehmen, die momentan die größte Transportmengen auf der Schiene verladen, sehen in der durchgehenden Schienenverbindung zwischen Saalfeld und Hof logistische Vorteile durch Einsparungen von Transportwegen und mehr möglichem Wettbewerb auf der Schiene. Alle anderen Unternehmen sehen darin keine Vorteile.

Allgemeine Kommentare:

Ein Unternehmen fände es schade, wenn im „schönen Höllental Massengutverkehre stattfinden“ würden, und befürchtet sogar negative Auswirkungen auf den Tourismus.

Mehrere Unternehmen die im Zuge der schriftlichen Befragung auch telefonisch kontaktiert wurden, benannten ebenfalls die nicht sichergestellte zeitliche Liefertreue als Grund für eine Nichtnutzung der Bahn. Bei anderen sind die Aufkommen zu gering oder die Anpassung der Transportlogistik auf die Bahnanforderungen wird zu aufwendig eingeschätzt bzw. es sind keine Kostenvorteile gegeben.

Zusammenfassung

Im Ergebnis der vorangegangenen Analyse ist festzustellen, dass die meisten der befragten Unternehmen im Umfeld der Höllentalbahn eine nachrangige transportlogistische Bedeutung beimessen. Dem gegenüber sind insbesondere die Unternehmen des sogenannten Holzkompetenzzentrums an einer Verbesserung im Bereich der Bahnlogistik interessiert. Das Aufkommen der befragten Unternehmen im Untersuchungsraum hatte im Jahr 2007 einen **Anteil von fast 14 % am gesamten Thüringer Schienengüterverkehrsaufkommen**. Es handelt sich damit, kleinräumig betrachtet, um einen der bedeutsamsten Aufkommensräume im Freistaat Thüringen. (vgl. Tabelle 6)

	Thüringen ³⁶	Untersuchungsraum ³⁷	Anteil Untersuchungsraum
Empfang	ca. 4.205.000 t	ca. 400.000 t	9,5 %
Versand	ca. 3.724.000 t	ca. 685.000 t	18,4 %
Gesamt	ca. 7.929.000 t	ca. 1.085.000 t	13,7 %

Tabelle 6: Transportmengen im Eisenbahngüterverkehr im Untersuchungsraum im Vergleich zum Freistaat Thüringen 2007

³⁶ Thüringer Landesamt für Statistik (2009): Statistisches Jahrbuch Thüringen Ausgabe 2009, S. 295

³⁷ Angaben der befragten Unternehmen

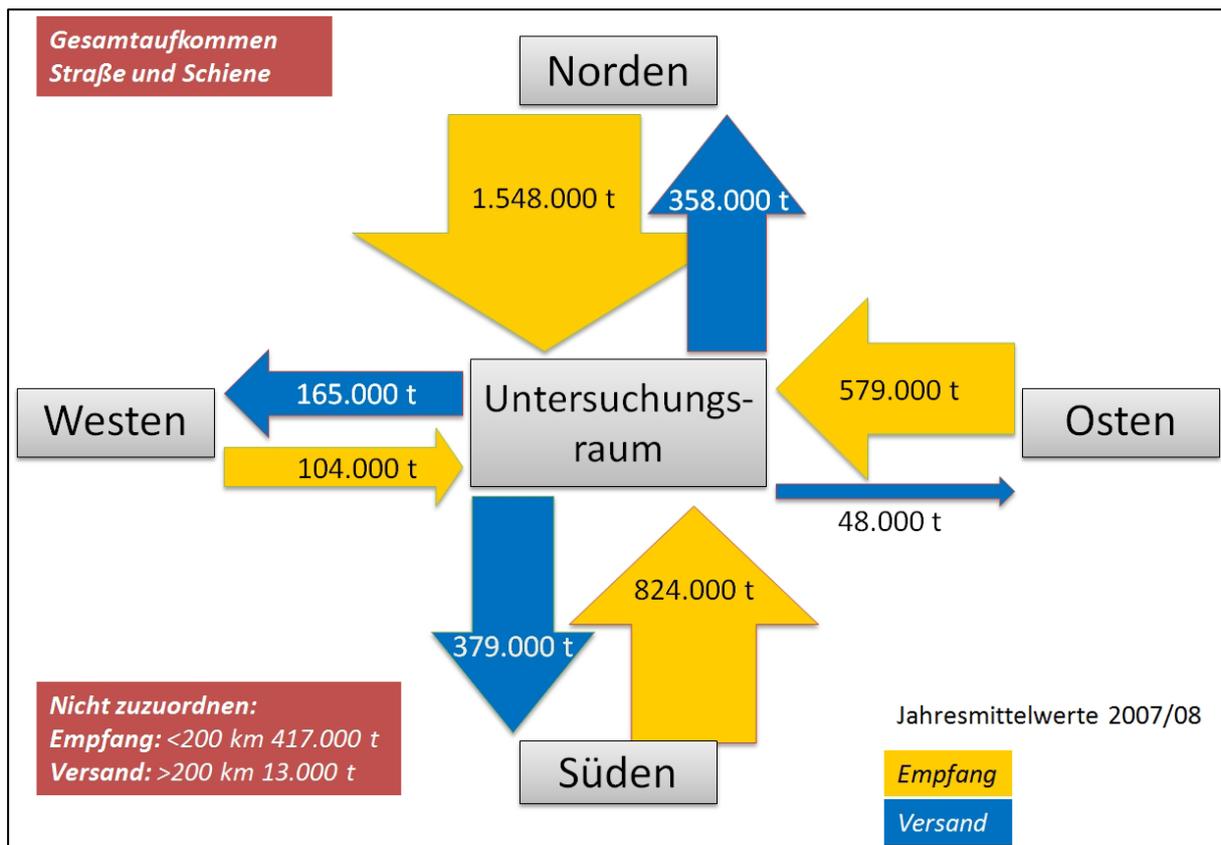


Abbildung 16: Gesamtaufkommen Straße und Schiene, 2007/2008

Das festgestellte Güteraufkommen beträgt insgesamt ca. 4,4 Mio. t. Davon werden ca. 19 % im Schienengüterverkehr abgewickelt. Der Anteil liegt im Versand deutlich über dem Anteil im Empfang (56,8% zu 8,4 %).

Das gesamte festgestellte Transportaufkommen, aufgeschlüsselt auf die vier Himmelsrichtungen ist in Abbildung 16 dargestellt. Die Transportströme sind **überwiegend nach Norden und Süden** gerichtet statt. Der Osten folgt mit deutlichem Abstand, wogegen die westliche Transportrichtung vergleichsweise geringe Bedeutung hat. Bedingt durch fehlende Angaben von Zwischenhändlern können ca. 400.000 t Rundholz aus dem Raum Bayern-Sachsen-Thüringen im Empfang nicht eindeutig zugeordnet werden. Ca. 13.000 t Güter im Versand sind keiner Region in Deutschland eindeutig zuzurechnen.

Das geringere Transportaufkommen im Warenausgang ergibt sich primär aus den gefertigten Gütern, welche eine deutliche Reduzierung der Transportmasse gegenüber dem Rohstoff-Input nach sich ziehen.

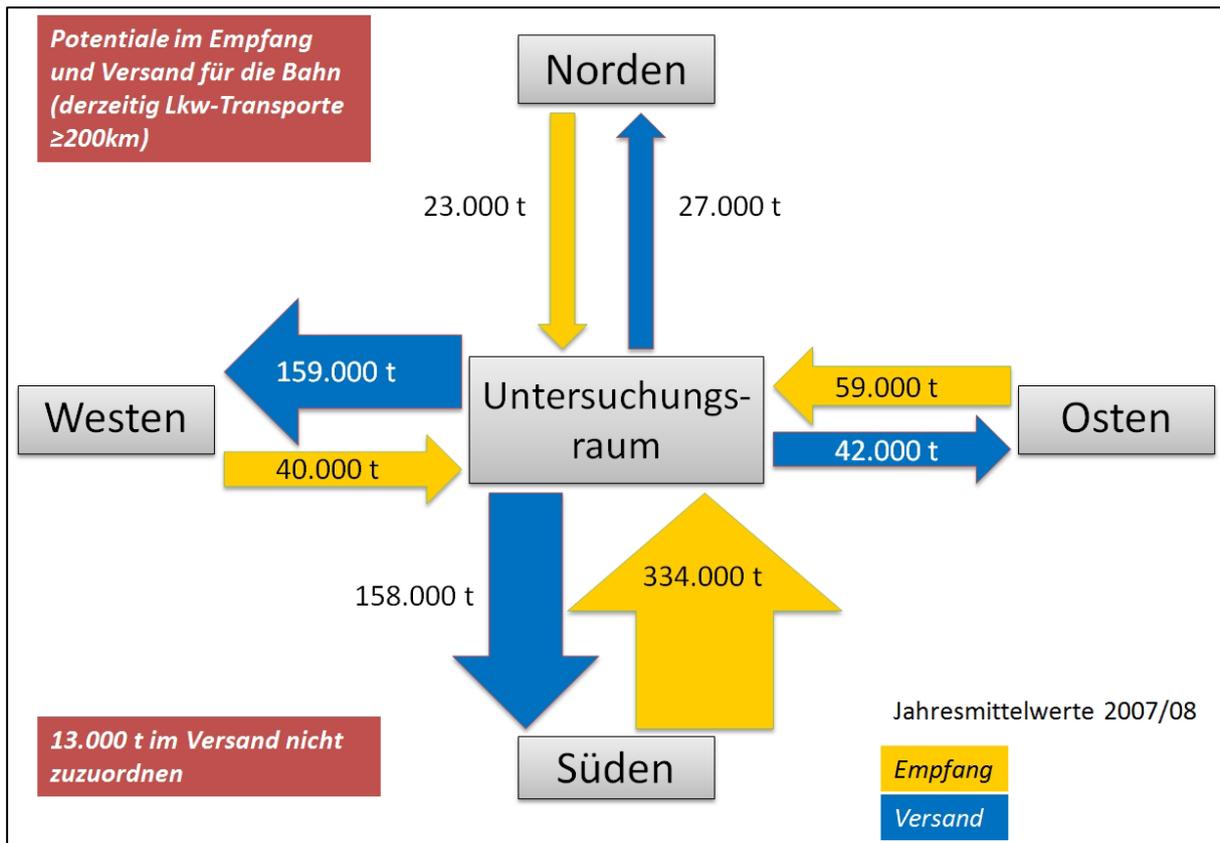


Abbildung 17: Empfang und Versand Straße (Lkw-Transporte ≥ 200 km)

Das festgestellte Transportaufkommen veranschaulicht die hohe Bedeutung der vorhandenen Strecke für den Schienengüterverkehr und macht gleichzeitig klar, dass eine Süd-anbindung aus Unternehmenssicht wesentliche Vorteile brächte. Bei einer unterstellten Reaktivierung ist daher mit einer erheblichen Verlagerung von der Nord- zur Südanbindung zu rechnen. Gleichzeitig könnte bei einem Lückenschluss der Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr konkurrenzfähiger werden. Auch ist durch eine zweite Eisenbahnanbindung eine Umgehung von Störungen möglich.

Insgesamt ergibt sich ein Potential von über 850.000 t, das zusätzlich auf der Schiene transportiert werden könnte (Abbildung 17) und die Region jährlich um ca. 70.000 Lkw entlasten könnte. Die Transporte verlaufen überwiegend in Nord-Süd-Richtung. Im Empfang könnte sich die Transportmenge um weitere 50.000 t erhöhen, wenn nach Reaktivierung der Strecke Selb – Asch durchgehende Züge aus Tschechien/Osteuropa bis nach Thüringen möglich sind.³⁸ Es ist davon auszugehen, dass durch die fehlenden Angaben weiterer Unternehmen und unter günstigeren Schienenverkehrsbedingungen bzw. bei Distanzen unter 200 km durch aufkommensstarke Punkt-zu-Punkt-Verkehre das Potential noch höher liegen könnte.

Werden die ermittelten Potentiale zu den bestehenden Gütertransportmengen auf der Schiene addiert, ergibt sich das in Abbildung 18 dargestellte Gesamtpotential für den Schienengüterverkehr in Höhe von ca. 1,7 Mio. t. Bezogen auf den Analysezeitraum 2007/2008 würde dies eine Verdopplung des Aufkommens im schienengüterverkehr der Region bedeuten.

³⁸ Herr Beck, ZPR, 20.01.2010

Bei einem unterstellten Lückenschluss im Höllental würden richtungsbezogen ca. 550.000 t über Saalfeld und 750.000t über Hof transportiert werden können. Durch die topographisch vorteilhaftere Südanbindung ist zu erwarten, dass auch die Transporte in ost- und westlicher Richtung über das Höllental verlaufen werden.³⁹

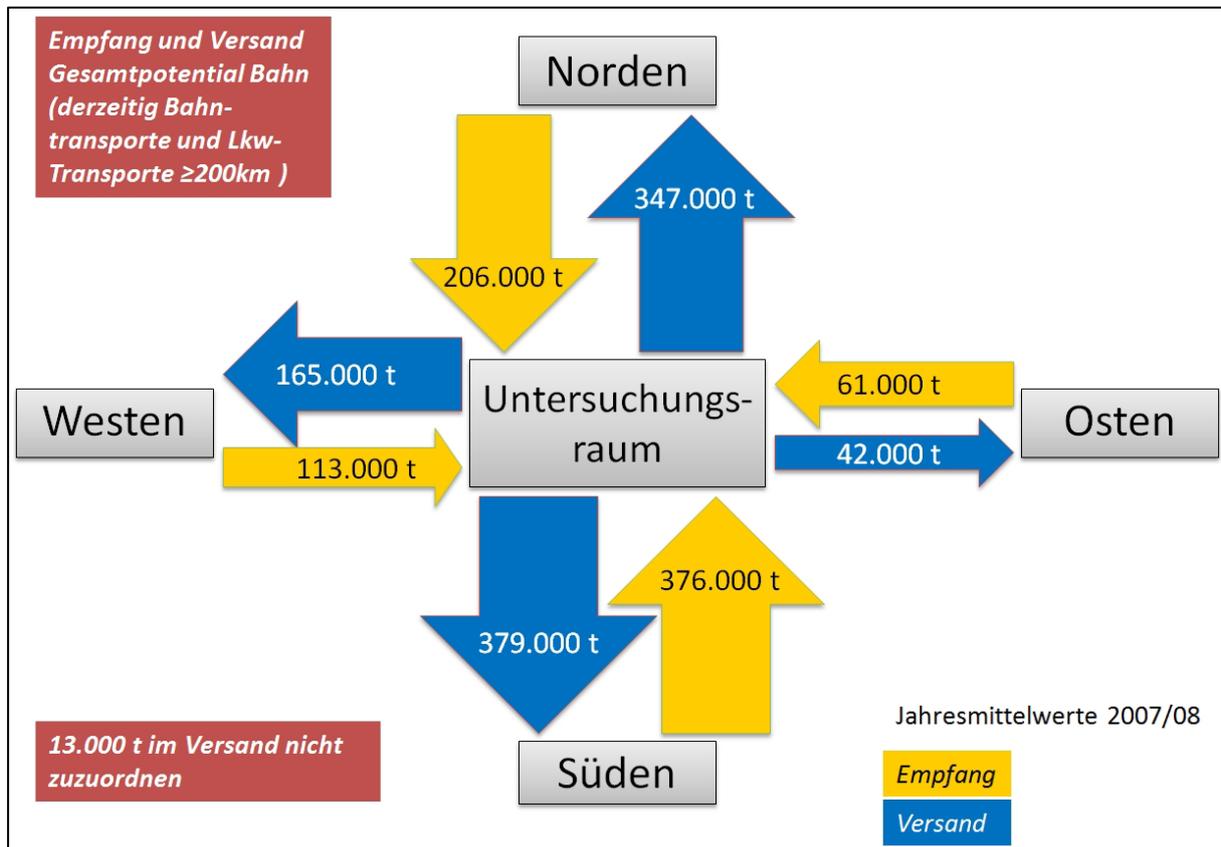


Abbildung 18: Gesamtpotential Bahn

³⁹ Der Einfluss der Zugbildung und der Transportkorridore der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Nord- oder Südanbindung ist nicht Gegenstand der Untersuchung.

4.2 Darstellung des Potentials im Personenverkehr

Grundlage für ein mögliches Fahrgastaufkommen im Personennahverkehr der Eisenbahnstrecke Saalfeld – Hof bilden vor allem die Einwohner der Gemeinden im Einzugsbereich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Erreichbarkeit sowie die Zugangsbedingungen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. Für potentielle Fahrgäste/Pendler ohne direkten Zugang (Bahnstation) in ihrer Gemeinde sinkt die Attraktivität der Bahnnutzung ganz erheblich, da mit zunehmender Distanz im Vor- bzw. Nachlauf möglicherweise weitere Verkehrsmittel genutzt werden müssen. In wahlfreien Konstellationen tendiert die fußläufige Nachfrage bereits ab einer Luftlinienentfernung zur Bahnstation von etwa 1.000 m gegen Null. Deshalb werden bei der nachfolgenden überschlägigen Betrachtung der Potentiale lediglich solche Gemeinden berücksichtigt, auf deren Gebiet die Bahnstrecke verläuft und mindestens eine Bahnstation vorhanden ist (vgl. hierzu auch Kocks-Gutachten). Zurzeit bzw. vor Stilllegung des Abschnittes Blankenstein – Marxgrün verfüg(t)en alle Gemeinden an der Strecke über mindestens eine Bahnstation. Nach Informationen des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr im Jahr 2009 lagen die werktäglichen Einsteigerzahlen an Schultagen im Jahr 2006 bei ca. 400 Fahrgästen auf dem Abschnitt Saalfeld – Blankenstein.^{40 41}

Mangels Kenntnis der aktuellen Fahrgastzahlen war es nicht möglich, die derzeitige Bedeutung sowohl des bayerischen als auch thüringischen Streckenabschnitts eindeutig einzuschätzen bzw. Prognosen zu ziehen. Daher sowie aufgrund der im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Schwerpunktuntersuchung des Güterverkehrs wird hier die durch Kocks Consult 1998 erstellte Prognose kommentiert und entsprechend dem aktuellen Erkenntnisstand eingeschätzt.

4.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Bezogen auf den Zeitpunkt des Kocks-Gutachtens von 1998 nahm die Bevölkerungszahl seither in den an die Strecke angrenzenden Thüringer Gemeinden um insgesamt 9,5 % ab. Zwischen 2002 und 2007 reduzierte sich die Einwohnerzahl in allen angrenzenden Gemeinden der Gesamtrelation Saalfeld – Hof von 118.607 (2002) auf 112.909 (2007), dies entspricht einem Rückgang um 4,8 %^{42 43} (Tabelle 7).

Auch die Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Landkreisen insgesamt (vgl. Tabelle 8) bestätigen diesen Trend.

⁴⁰ Herr Mündlich (TMBLM), 04.03.2009

⁴¹ Fahrgastzahlen für den Abschnitt Bad Steben – Hof konnten aus Datenschutzgründen nicht bereitgestellt werden (Herr Kovacs, BEG), 07.08.2009

⁴² www.tls.thueringen.de und <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>, abgerufen am 27.07.2009

⁴³ Im Kocks-Gutachten von 1998 wird dagegen bis 2010 für Teilbereiche entlang der Strecke von einem Bevölkerungswachstum ausgegangen, vgl. Kocks 1998, S. 6f.

Gemeindenamen	Status	Anzahl Einwohner zum Stichtag:			Entwicklung 2002-2007 in %
		31.12.2002	31.12.2004	31.12.2007	
Saalfeld/Saale, Stadt	Stadt	28.759	28.173	27.488	-4,4
Kaulsdorf	Gemeinde	3.053	2.963	2.893	-5,2
Leutenberg, Stadt	Stadt	2.627	2.552	2.464	-6,2
Wurzbach, Stadt	Stadt	3.953	3.871	3.612	-8,6
Bad Lobenstein	Stadt	7.132	6.948	6.653	-6,7
Harra	Gemeinde	1.003	966	921	-8,2
Blankenstein	Gemeinde	1.043	1.001	894	-14,3
Summe Thüringer Gemeinden		47.570	46.474	44.925	-5,6
Lichtenberg	Stadt	1.154	1.160	1.121	-2,9
Naila	Stadt	8.467	8.425	8.233	-2,8
Selbitz	Stadt	4.841	4.784	4.643	-4,1
Köditz	Gemeinde	2.769	2.734	2.697	-2,6
Hof	Stadt	50.150	49.163	47.744	-4,8
Bad Steben	Gemeinde	3.656	3.641	3.546	-3,0
Summe Bayerischer Gemeinden		71.037	69.907	67.984	-4,3
Summe		118.607	116.381	112.909	-4,8

Tabelle 7: Entwicklung der Bevölkerungszahlen in den Gemeinden entlang der Gesamtrelation Saalfeld – Hof⁴⁴

Landkreis	Anzahl Einwohner zum Stichtag:			Entwicklung 2002-2007 in %
	31.12.2002	31.12.2004	31.12.2007	
Saalfeld-Rudolstadt	127.970	125.664	121.542	-5,0
Saale-Orla-Kreis	96.607	94.501	90.910	-5,9
Landkreis Hof	108.198	106.632	103.686	-4,2
Stadt Hof	50.150	49.163	47.744	-4,8
Summe	382.925	375.960	363.882	-5,0

Tabelle 8: Entwicklung der Bevölkerungszahlen der Landkreise entlang der Gesamtrelation Saalfeld – Hof⁴⁵

⁴⁴ www.tls.thueringen.de und <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>, aufgerufen am 29.07.2009

⁴⁵ www.tls.thueringen.de und <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>, aufgerufen am 29.07.2009

Im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt ist der Rückgang der Einwohnerzahlen im Umfeld der untersuchten Relation überdurchschnittlich (Tabelle 9).

	Anzahl Einwohner zum Stichtag:			Entwicklung 2002-2007 in %
	31.12.2002	31.12.2004	31.12.2007	
Deutschland	82.537.000	82.501.000	82.217.000	-0,4

Tabelle 9: Entwicklung der Bevölkerungszahlen in Deutschland⁴⁶

Prognosen der Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet zeigen, dass bis zum Jahr 2020 mit einer weiteren Reduzierung um durchschnittlich 12 % zu rechnen ist.⁴⁷

Dieser Entwicklungstrend hat ungünstige Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen für öffentliche Verkehrs-, vor allem SPNV-Angebote, deren Bedeutung in der Regel mit wachsender Nachfrage zunimmt.

4.2.2 Entwicklung Pendlerverflechtung

Pendlerverflechtungen und -statistiken liefern hinreichend gute Informationen über Austauschbeziehungen zwischen Regionen. Für eine überschlägige Analyse der Verflechtungen im Untersuchungsraum wurden die von der Bundesagentur für Arbeit herausgegebenen Pendlerzahlen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für die Jahre 2002, 2005 und 2007 entlang der Strecke Saalfeld – Hof betrachtet. (vgl. Tabelle 10)

Die Analyse der Statistiken der Bundesagentur für Arbeit verdeutlicht, dass Pendlerverflechtungen über die Bundeslandgrenzen hinaus nur zwischen den südlichen Gemeinden des Thüringer Untersuchungsgebietes (ab Wurzbach) und den Gemeinden im Landkreis Hof sowie der Stadt Hof bestehen. Insgesamt pendelten aus den Thüringer Gemeinden entlang der Strecke im Jahr 2002 ca. 375 Personen in den Landkreis bzw. die Stadt Hof, wohingegen im Jahr 2007 nur noch 290 Personen pendelten (Rückgang: 23 %). In der Gegenrichtung sind die Pendlerzahlen so gering, dass aus statistischen Gründen keine Einzelwerte für die Gemeinden ausgewiesen werden. Aus dem Landkreis Hof pendelten ca. 50 Personen zur Arbeit in die Thüringer Gemeinden entlang der Strecke. Bezogen auf die Gesamtrelation ist die Pendlerverflechtung als gering einzuschätzen.

⁴⁶ <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen/LangeReihen/Bevoelkerung/Content75/Irbev03a,templateId=renderPrint.psml> aufgerufen am 20.11.2009 um 10:43 MESZ

⁴⁷ INKAR, Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung (2007), [Hrsg.] Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Jahr	Aus Gemeinden ⇒ in Gemeinden an der Strecke		
	Thüringen ⇒ Bayern	Bayern ⇒ Thüringen	Landkreis Hof ⇒ Thüringen
2002	375	keine Angabe	50
2005	326	keine Angabe	32
2007	290	keine Angabe	55

Tabelle 10: Pendler aus und in die Orte an der Eisenbahnstrecke Saalfeld – Hof zwischen Thüringen und Bayern⁴⁸

Auch überregional sind entlang der betrachteten Eisenbahnstrecke keine bedeutsamen Pendlerverflechtungen auszumachen. So weisen beispielsweise die Pendlerstatistiken des Jahres 2007 für die Stadt Erfurt 73 Einpendler aus dem gesamten Regierungsbezirk Oberfranken aus (davon allein 40 % aus Coburg). Aus Erfurt pendeln 83 Arbeitnehmer nach Oberfranken (davon 10 in den Landkreis Hof).

4.2.3 Entwicklung Tourismus

Auch der Tourismus ist verkehrlich relevant für Wege in die und aus der untersuchten Region sowie für Wege innerhalb der Region. Aussagekräftige Statistiken hierüber sind allgemein kaum verfügbar. Die Tagestouristen werden in amtlichen Statistiken nicht erfasst. Betrachtet werden können daher nur die **Übernachtungszahlen**, die für dieses Segment mittels Zeitreihenanalysen Aussagen über die touristische Entwicklung einer Region ermöglichen. Danach ist die Entwicklung der Übernachtungen in den Gemeinden entlang der untersuchten Eisenbahnstrecke rückläufig. Die Thüringer Gemeinden haben zwischen Saalfeld und Blankenstein einen Rückgang der Übernachtungszahlen von 2001 bis 2008 um etwa 25 % zu verzeichnen, wohingegen auf der Fränkischen Seite für denselben Zeitraum nur eine geringfügige Änderung festzustellen ist (-3 %). Aus statistischen Gründen werden für einige Gemeinden durch die Ämter keine Zahlen ausgewiesen. Die Übernachtungszahlen weisen teilweise erhebliche Schwankungen zwischen zwei aufeinanderfolgenden Jahren auf. In Thüringen ist eine generell rückläufige Tendenz zu beobachten. Insgesamt sinken die Übernachtungszahlen entlang der betrachteten Strecke um über 11 % (Tabelle 11).⁴⁹

Analysen zu den Ursachen der rückläufigen Entwicklung bei den Übernachtungszahlen im Untersuchungsraum liegen nicht vor. Es gibt eine deutschlandweite Abnahme bei den Übernachtungszahlen in Mittelgebirgsregionen, die auch den Untersuchungsraum betreffen. Zusätzlich wirken sich auch regionale Defizite aus.⁵⁰

⁴⁸ Bundesagentur für Arbeit, 2002, 2005, 2007

⁴⁹ www.tls.thueringen.de und <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>, abgerufen 21.07.2009

⁵⁰ Frau Susanne Eck: Regionalverbund Thüringer Wald, 27.11.2009

	2001	2005	2006	2007	2008	Änderung [%] 2001 - 2008
Saalfeld	128.485	107.065	97.753	93.118	92.380	-28,1
Kaulsdorf	7.418	-	-	-	-	-
Leutenberg	15.020	12.583	11.472	11.602	13.399	-10,8
Wurzbach	91.550	88.664	78.126	79.722	74.400	-18,7
Bad Lobenstein	88.222	67.930	63.279	70.730	68.437	-22,4
Harra	-	-	-	-	-	-
Blankenstein	-	-	-	-	-	-
Lichtenberg	5.604	4.335	7.793	8.299	5.934	5,9
Naila	11.754	9.665	6.879	6.295	4.985	-57,6
Selbitz	25.281	19.336	21.321	20.945	20.395	-19,3
Köditz	6.628	6.231	10.349	10.346	9.361	41,2
Hof	117.425	110.615	104.461	109.529	107.817	-8,2
Bad Steben	351.006	347.991	347.529	357.616	354.621	1,0
Summe	848.393	774.415	748.962	768.202	751.729	-11,4
davon Thüringen	330.695	276.242	250.630	255.172	248.616	-24,8
davon Bayern	517.698	498.173	498.332	513.030	503.113	-2,8

Tabelle 11: Übernachtungszahlen⁵¹

Allgemein muss jedoch von höheren absoluten Werten ausgegangen werden, da die hier zu Grunde liegenden Statistiken ausschließlich Beherbergungsbetriebe mit mehr als acht Betten statistisch erfassen, so dass Veränderungen hin zu kleineren Häusern damit unberücksichtigt bleiben und sich in abnehmenden Gesamtzahlen niederschlagen. Insbesondere der Saale-Orla-Kreis ist geprägt durch Ferienwohnungen und Wochenendhäuser, welche gerade in den letzten Jahren verstärkt nachgefragt werden.

Nach den Aussagen verschiedener Tourismusverantwortlicher in der Region ist die Zahl der Tagesbesucher im fränkischen wie im thüringischen Teil der Untersuchungsregion ansteigend. Konkrete Besucherzahlen liegen weder für Franken noch für Thüringen vor.^{52 53 54}

⁵¹ www.tls.thueringen.de und <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>, abgerufen 21.07.2009

⁵² Frau Susanne Eck: Regionalverbund Thüringer Wald, 27.11.2009

⁵³ Frau Müller: Frankenwald-Tourismus-Center, 11.12.2009

⁵⁴ Herr Rödel: Landratsamt Hof, 14.01.2010

Eine grobe Näherung liefert eine Statistik für Besucher der Tourismusinformation von Blankenstein. Hier sind die Besucherzahlen seit 2004 um ca. 40 % gestiegen.⁵⁵

Die verkehrliche Erreichbarkeit der Region ist ein wichtiger Faktor bei der Tourismusentwicklung im Untersuchungsraum. Hierfür kommt dem ÖPNV eine besondere Rolle zu. In verschiedenen touristischen Konzepten sind Defizite im ÖPNV der Untersuchungsregion festgestellt worden. Positive Wirkungen könnte unter anderem die Wiederbelebung der Höllentalbahn entfalten^{56 57} im Einklang mit einer auch auf den Tourismus ausgerichteten Flächenerschließung durch den Straßenpersonennahverkehr.⁵⁸

Unter dem Aspekt der rückläufigen Übernachtungszahlen ist für dieses Merkmal die Prognose des Kocks-Gutachtens als oberes Potential anzusehen.

4.2.4 Fahrtenangebot im SPNV des Untersuchungsraumes

Die Sormitztalbahn gehört laut Nahverkehrsplan für den SPNV im Freistaat Thüringen 2008-2012 zu den Strecken mit unter 750 täglichen Reisenden.⁵⁹ Der Thüringer Abschnitt zwischen Hockeroda und Blankenstein hat seit mehreren Jahren nur noch den Status eines Zusatzangebotes im SPNV. Die geringen Fahrgastzahlen rechtfertigen eine Ausweisung der Strecke als Grundangebot nicht. Trotz der Ertüchtigung der Strecke sind die Fahrgastzahlen rückläufig und liegen derzeit im werktäglichen Verkehr an Schultagen bei ca. 400 Reisenden.⁶⁰

Aussagen zur Fahrgastentwicklung auf der Strecke Bad Steben – Hof können mangels belastbarer Zahlen nicht getroffen werden.⁶¹

Strecke	Fahrtenpaare		Fahrzeit
	Mo-Fr	Sa-So, Feiertage	
Saalfeld – Blankenstein	9	9	ca. 1:20 h
Bad Steben – Marxgrün – Hof	15	14	ca. 0:37 h

Tabelle 12: Fahrtenangebot im SPNV 2009⁶²

⁵⁵ Frau Brandler: Landratsamt Saale-Orla-Kreis, 28.12.2009

⁵⁶ Frau Susanne Brandler: Landratsamt Saale – Orla – Kreis, Abteilung Wirtschaft, Kultur und Tourismus, 21.10.2009

⁵⁷ Frau Susanne Eck: Regionalverbund Thüringer Wald, 27.11.2009

⁵⁸ Verbesserungen der Erreichbarkeit (für den Tourismus) sind auch organisatorisch möglich. So könnten durchgehende Zugverbindungen aus dem Raum Nürnberg bis Bad Steben angeboten werden, ähnlich wie dies zwischen Leipzig und Blankenstein geschieht.

⁵⁹ TMBLM (2008): Nahverkehrsplan für den SPNV

⁶⁰ Herr Mündlich (TMBLM), 04.03.2009

⁶¹ Fahrgastzahlen für den Abschnitt Bad Steben – Hof konnten aus Datenschutzgründen nicht bereitgestellt werden (Herr Kovacs, BEG), 07.08.2009

⁶² http://www.bahn.de/p/view/buchung/fahrplan_buchung.shtml, abgerufen für September 2009, 25.11.2009 15:45 MEZ

Bei einem Lückenschluss ergäben sich für Reisende zwischen Hof und Saalfeld erhebliche Reisezeitvorteile (ca. 15-25 min). Die Reiseauskunft der Deutschen Bahn AG gibt für Juli 2009 eine Fahrzeit zwischen Saalfeld und Hof von ca. 2:25 h aus (über andere Strecken). Unter der Annahme, dass für die etwa 6 km Lückenschluss ein Fahrzeitbedarf von etwa 10 Minuten besteht (inkl. Stationshalte), wird für die Relation Saalfeld – Hof über die Höllentalbahn eine Fahrzeit von nur etwas über 2 Stunden benötigt. Der Fahrzeitvorteil würde bei einem Lückenschluss etwa 15 % betragen.

Über die Gesamtdistanz Saalfeld – Hof besteht derzeit keine Busverbindung, welche über das Reiseauskunftssystem der DB AG abgerufen werden kann.⁶³ Die Pkw-Fahrzeiten betragen etwa 1,5 Stunden.⁶⁴ Auch bei einem Lückenschluss ist die Fahrt im Motorisierten Individualverkehr (MIV) deutlich schneller und der SPNV dem gegenüber kaum konkurrenzfähig.

4.2.5 Angebot des Straßenpersonennahverkehrs im Untersuchungsraum

Neben der Betrachtung des SPNV, wie auch des MIV auf der Gesamtrelation Hof – Saalfeld, ist auch das Angebot des straßengebundenen ÖPNV ein wichtiger Aspekt bei der Bewertung der Bedeutung des Personenverkehrs im Untersuchungsraum für einen Lückenschluss.

Ein Zeitungsbericht der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 22. September 2009 formulierte auf die Frage, wie die Strecke von Hof nach Blankenstein per Bahn zurück zulegen sei?: „Den Ort Blankenstein können Sie von hier aus nicht mit der Bahn erreichen“⁶⁵. Obwohl die beiden Orte nur etwa 20 km voneinander entfernt liegen, ist eine grenzüberschreitende SPNV- oder Bus-Verbindung nicht umgesetzt. Dennoch besteht eine theoretische Erreichbarkeit mit erheblichem Umweg.

Im Straßenpersonennahverkehr (StPNV) gibt es keine durchgängige Verbindung für die Gesamtrelation Saalfeld – Hof. Aus Abbildung 19 und Abbildung 20 ist ersichtlich, dass in dem betreffenden Gebiet um Blankenstein die Buslinie 167 Bad Lobenstein – Bad Steben – Naila und zurück verkehrt (Bezeichnung im Raum Hof: Linie 15a, vgl. Abbildung 20), die den Verkehr zwischen Bad Lobenstein und Naila ermöglicht. Alle anderen Buslinien im Untersuchungsraum enden an der Grenze zwischen den Freistaaten. Daher ist eine Vernetzung im ÖPNV bis auf diese eine Linie nicht gegeben.

⁶³ <http://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe>, abgerufen 30.07.2009 14:12 Uhr MESZ

⁶⁴ www.map24.de, abgerufen 30.07.2009 14:20 Uhr MESZ

⁶⁵ Frankfurter Allgemeine, 22.09.2009, „Sprungbrett auf dem Kolonnenweg“, S. 3

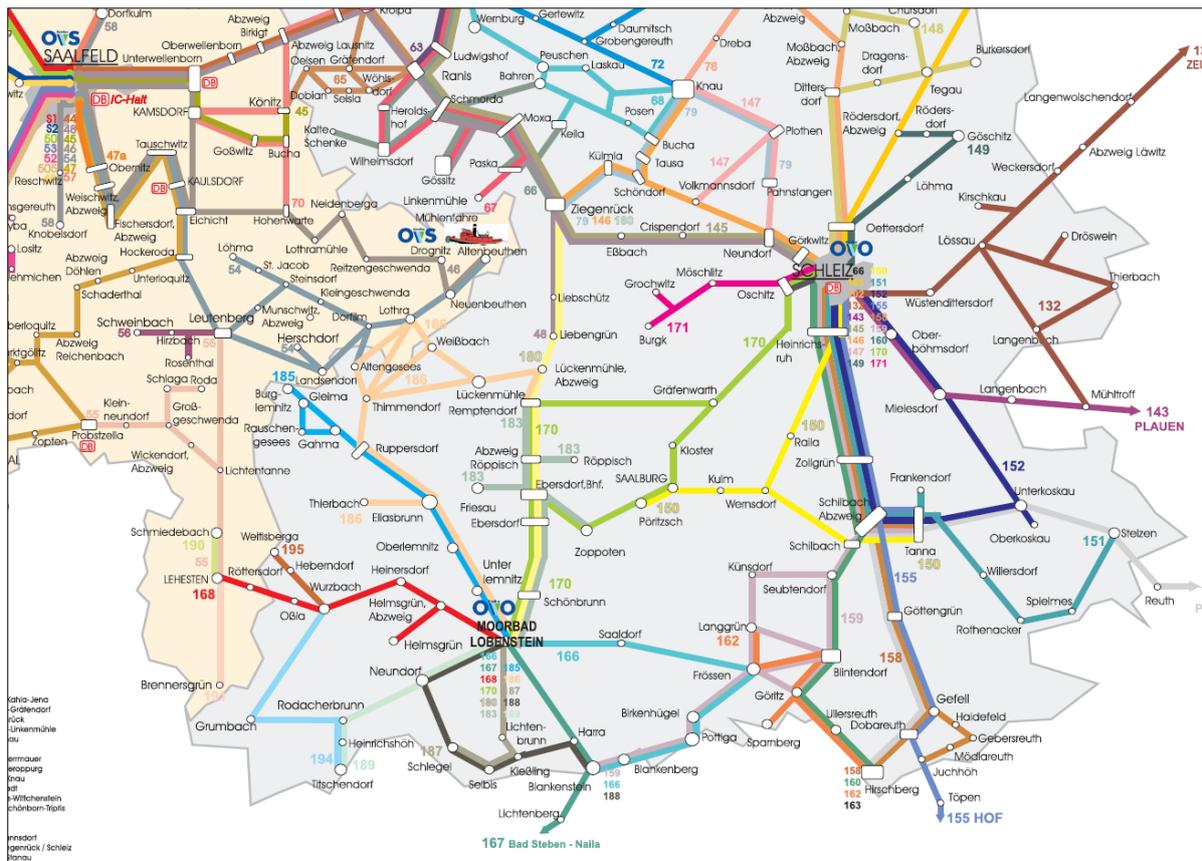


Abbildung 19: Liniennetzplan für die Landkreise Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla-Kreis⁶⁶

Fahrtentage	Fahrtenpaare
Montag, Dienstag, Freitag (Bad Lobenstein ↔ Bad Steben)	2
Mittwoch, Donnerstag (Bad Lobenstein ↔ Naila)	3
Samstag, Sonntag	-

Tabelle 13: Verbindung und Anzahl der Fahrten nach Wochentagen der Linie 167 des Unternehmens Omnibusverkehr Oberland GmbH⁶⁷

Das Fahrtenangebot umfasst Montag bis Freitag in der Zeit von 08.00 Uhr bis 15.00 Uhr zwei bis drei Fahrtenpaare zwischen Bad Lobenstein und Bad Steben bzw. Naila, wohingegen eine Bedienung an den Wochenendtagen nicht erfolgt. Aus touristischer Sicht besteht damit ein erheblicher Mangel.

⁶⁶ http://www.ovo-online.eu/files/120AE281600/Liniennetz_KomBus.pdf, aufgerufen am 20.10.2009 9:34 MESZ

⁶⁷ eigene Darstellung nach http://www.ovo-online.eu/files/11B9D580B5E/Linie_167.pdf, aufgerufen 20.10.2009 8:57 MESZ

Die Fahrgastzahlen betragen im Jahr 2009 ca. 145 Fahrgäste pro Woche über die gesamte Linie OVO 167. Die mittlere Fahrtweite lag bei 11 km. Hauptziele der Fahrgäste aus Thüringen waren Naila und Bad Steben, wobei die Reisezwecke sich im Wesentlichen auf „Besorgungen/Einkaufen“ sowie „Arztbesuche“ beschränken.⁶⁸

Die Bedeutung dieser Linie auch für die Gesamtrelation Hof – Saalfeld hängt erheblich von den Umsteigemöglichkeiten ab. Dabei zeigt sich deutlich, dass die Umsteigemöglichkeiten für den Nutzer nur partiell und keinesfalls nutzerfreundlich gegeben sind. Die Übergangsmöglichkeiten von Bahn auf Bus und umgekehrt sind in der Regel nicht aufeinander abgestimmt. Überwiegend bestehen erhebliche Wartezeiten (30 min und mehr), die für eine Nutzung des ÖPNV unattraktiv sind.

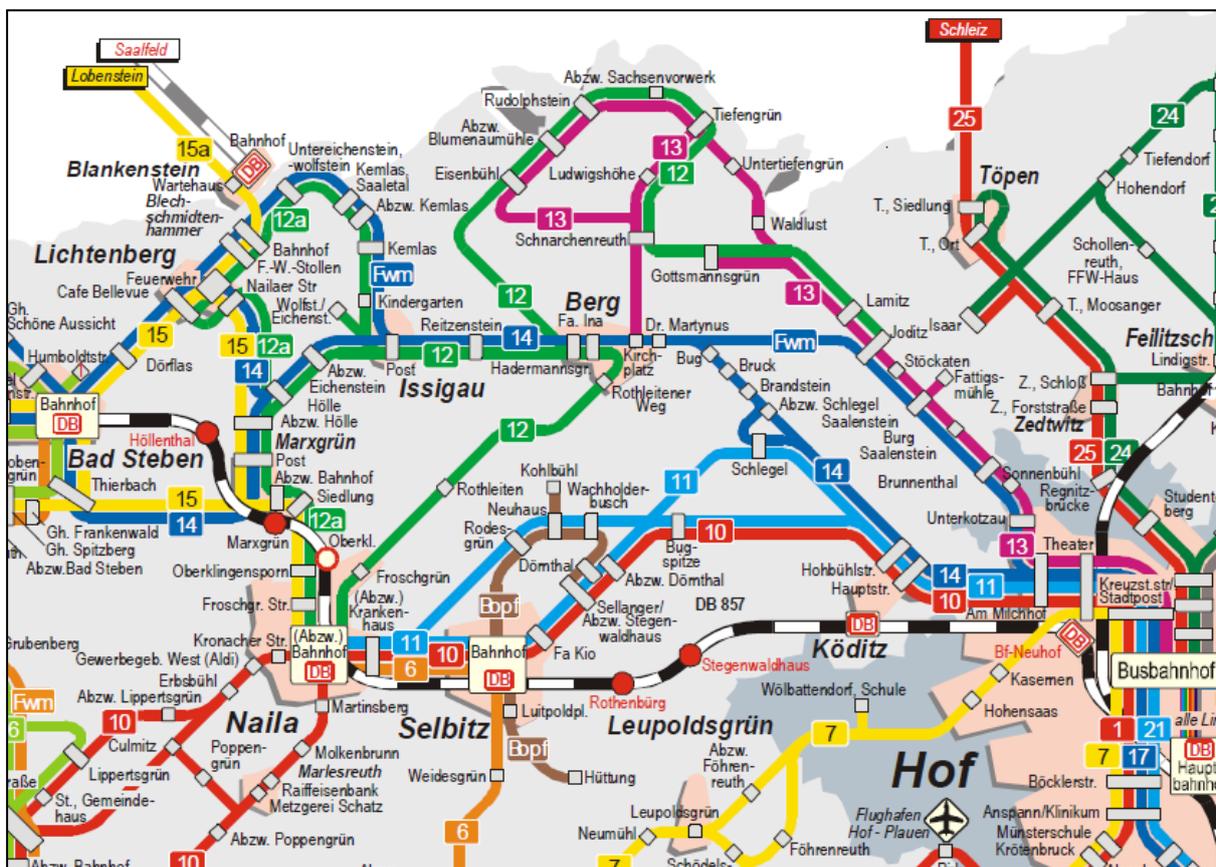


Abbildung 20: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan für den Landkreis Hof⁶⁹

⁶⁸ Herr Wernicke (KomBus GmbH), 24.02.2010

⁶⁹ <http://www.landkreis-hof.de/Dox.aspx?docid={5143948B-3E8A-4A3D-BA44-2460C27D4E38}>,
abgerufen am 08.04.2010 16:53 Uhr

4.2.6 Beitrag des Personenverkehrs zum Lückenschluss

Die abnehmende Bevölkerungszahl (besonders in Thüringen) sowie das vergleichsweise geringe Bevölkerungspotential, die geringe Pendlerverflechtung zwischen Bayern und Thüringen und die sinkende touristische Nachfrage gestalten die Rahmenbedingungen für eine Streckenreaktivierung (Lückenschluss) ungünstiger als 1998. Unter diesen geänderten Rahmenbedingungen gegenüber dem Kocks-Gutachten von 1998 kann bei sonst gleichen Annahmen von einem Rückgang der Fahrgastzahlen in der Prognose um etwa 10 % ausgegangen werden. Die Masse dieser Fahrgäste wird auch weiterhin den SPNV im fränkischen Teil der untersuchten Strecke nutzen. Zusätzlich ist die Reisezeit im SPNV auch bei einem Lückenschluss gegenüber dem MIV deutlich länger. Die im Zuge der anstehenden Revision des Regionalisierungsgesetzes diskutierte Maßzahl „1.000 Reisende/km Betriebslänge“⁷⁰ wird auf Thüringer Gebiet der betrachteten Strecke deutlich verfehlt. Diese Maßzahl wird auch bei der Verwendung von Bundesmitteln für Investitionen angesetzt. Bei Investitionen in Bahnhöfe müssen für die Bereitstellung von Bundesmitteln mindestens 100 ein- oder aussteigende Fahrgäste für die jeweilige Station erreicht werden. Die heute geforderte Maßzahl würde auch nach den Prognosezahlen des Kocks Gutachtens nur im Raum Selbitz annähernd erreicht. Über die gesamte Relation von Saalfeld bis Hof betrachtet, liegt die Fahrgastnachfrage deutlich unter dem heute geforderten Maßstab. Eine Begründung des Lückenschlusses an Hand der Fahrgastzahlen ist daher im Bundesmaßstab nicht zielführend.

Gleichwohl bietet der Lückenschluss Vorteile gegenüber dem Ist-Zustand im Personenverkehr. Durch die abnehmende Umwegigkeit im SPNV zwischen Hof und Saalfeld könnten sich die Fahrzeiten im SPNV deutlich verringern (ca. 15 %) und auch die Fahrtkosten für den Fahrgast wären wesentlich geringer. Aus Richtung Süden würde eine Vernetzung überhaupt erst möglich werden. Insgesamt würde der ÖPNV deutlich aufgewertet und die Region länderübergreifend erschlossen. Bei einem Verzicht auf eine Wiederherstellung als Eisenbahninfrastruktur des Bundes wären vermutlich weniger strenge Maßstäbe möglich. Die Investition müsste dann aus den Haushalten der beiden Bundesländer gefördert werden.

⁷⁰ Herr Mündlich (TMBLM), 04.03.2009 bzw. BMVBS: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DBAG, Entwurf 10.11.2008

5 Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum

Im Folgenden wird ein Überblick über die Straßen- und Schieneninfrastruktur im Untersuchungsraum gegeben. Ziel ist es, eine Aussage über die Qualität der derzeitigen Transportwege auf der Straße, unter Beachtung von Restriktionen im Straßenraum, für den Güterverkehr zu treffen. Parallel dazu soll die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur, unter der Bedingung eines Lückenschlusses der betrachteten Strecke Blankenstein – Marxgrün, für den Personen- sowie im Besonderen jedoch für den Güterverkehr untersucht werden.

5.1 Eisenbahninfrastruktur im Untersuchungsraum

Die Darlegung der Eisenbahninfrastruktur des Untersuchungsgebietes beinhaltet die Beschreibung der derzeitigen Streckeneigenschaften sowie deren Potential für eine Nutzung im Bereich des Güterverkehrs. Zu diesem Zweck wurde eine Ortsbefahrung am 26.08.2009 durchgeführt, welche im Anhang in Auszügen dokumentiert ist. Intention ist es, eine Zusammenfassung bestehender Möglichkeiten für die Nutzung des schienengebundenen Angebotes im Güterverkehr der regional ansässigen Unternehmen zu geben.

Die in Kapitel 2 abgegrenzten Strecken im Untersuchungsgebiet:

- DB Strecke 6686, 6383, 6709, 6683: Saalfeld – Bad Lobenstein – Blankenstein
(– Marxgrün)
- DB Strecke 6683: Ebersdorf-Friesau – Unterlemnitz
- DB Strecke 5021: Hof – Marxgrün (– Bad Steben)

sollen nun durch die aufgeführten Kriterien hinsichtlich Ihres Nutzens für den Güterverkehr in der Region bewertet werden, um so einen Überblick über die Bedeutung des bestehenden Infrastrukturangebotes auf der Schiene zu geben.

Infrastrukturseitig weist der Streckenzug die in Tabelle 14 bis Tabelle 17 aufgeführten Eigenschaften auf.⁷¹

⁷¹ Erläuterungen zu den Merkmalen u.a. unter:
http://deutschebahn.de/site/shared/de/dateianhaenge/infomaterial/snb/snb__ab__april__2006/snb2011.pdf

5.1.1 DB Strecken 6686, 6383, 6709, 6683: Saalfeld – Bad Lobenstein – Blankenstein (– Marxgrün) [Sormitztalbahn]

In Hockeroda zweigt die eingleisige Nebenbahn, die 1907 von Hockeroda bis Wurzbach eröffnet wurde, von der zweigleisigen Hauptbahn (siehe Tabelle 14) Saalfeld – Hockeroda (– Kronach) ab. 1908 folgte die Erweiterung Wurzbach – Unterlemnitz (siehe Tabelle 15), wo die Strecke in die bestehende Verbindung Unterlemnitz – Blankenstein – Marxgrün weiter nach Hof einmündete.⁷² Im Zuge der Teilung Deutschlands, wurde 1945 der übergreifende Grenzverkehr zwischen Blankenstein und Marxgrün eingestellt. 1973 folgte dann die Stilllegung dieser Teilstrecke. 1998 wurde im Weiteren der Güterverkehr auf der Strecke Triptis – Ebersdorf-Friesau eingestellt, welche dann im Jahr 2005 ebenfalls stillgelegt wurde.⁷³

Saalfeld (Saale) – Hockeroda	
Streckennummer	6383
Infrastrukturbetreiber	DB Netz AG
Streckenklasse/Achslast	D4/22,5 t
ein-, mehrgleisig	zweigleisig
Traktion	elektrifiziert (Oberleitung)
VzG Geschwindigkeit	bis 100 km/h
Streckenneigung	max. 11,8 ‰
max. Zuglänge	k. A.
Kommunikationstechnik	GSM-R (Digitaler Zugfunk)
Leit- und Sicherungstechnik	PZB
Neigetechnik	ausgerüstet
Kapazitätsbindung (RV)	über 50 % bis 75 %
Lichtraumprofil	G2
Betriebsverfahren	Betrieb nach FV
Fahrplan Nahverkehr	RB 1 h-Grundtakt mit Verstärkerzügen an Werktagen
Kreuzungsmöglichkeiten	(zweigleisig mit Richtungsverkehr)

Tabelle 14: Streckencharakteristika der DB Strecke 6383 (im Abschnitt Saalfeld (Saale) – Hockeroda)⁷⁴

⁷² Information zum regionalen Schienenstreckennetz in Süd-Ostthüringen und Hochfranken (Nord-Ost-Oberfranken), Hoellennetz (2004): S. 32

⁷³ http://www.eba.bund.de/cln_007/nn_202628/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Stilllegung/stilllegung__thueringen.html, abgerufen am 28.10.2009 9:43 Uhr

⁷⁴ http://stredax.bahn.de/ISRViewer/public_html_de/index.html, abgerufen am 22.03.2010 14:00 Uhr

Hockeroda – Wurzbach – Unterlemnitz – Blankenstein	
Streckennummern	6683 (Hockeroda – Wurzbach) 6686 (Wurzbach – Unterlemnitz) 6709 (Unterlemnitz – Blankenstein)
Infrastrukturbetreiber	DB Netz AG
Streckenklasse/Achslast	D4/22,5 t
ein-, mehrgleisig	eingleisig
Traktion	nicht elektrifiziert
VzG Geschwindigkeit	bis 100 km/h (Hockeroda – Wurzbach – Unterlemnitz) bis 50 km/h (Unterlemnitz – Blankenstein)
Streckeneneigung	20-40 ‰
max. Zuglängen	eingeschränkt durch Zughakenlast an Steigung
Kommunikationstechnik	GSM-R (Digitaler Zugfunk)
Leit- und Sicherungstechnik	PZB im Abschnitt Hockeroda – Wurzbach
Neigetchnik	nicht ausgerüstet
Kapazitätsbindung (RV)	über 50 % bis 75 %
Lichtraumprofil	k. A.
Betriebsverfahren	Betrieb nach FV
Fahrplan Nahverkehr	RB 2 h-Grundtakt mit Verstärkerzügen an Werktagen, Bedienung nur bis 18.00 Uhr
Kreuzungsmöglichkeiten	Bad Lobenstein, Blankenstein, Lichtentanne, Unterlemnitz, Wurzbach

Tabelle 15: Streckencharakteristika der DB Strecken 6683/6686/6709⁷⁵

Derzeit wird die Strecke sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr, hierbei im 2 h-Takt, genutzt. Der Grad der Nachfrage des bestehenden Angebots im Personenverkehr hat einen deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen erfahren. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung kann vor allem eine touristische Nutzung der Strecke diesen Trend stoppen.⁷⁶ Der Güterverkehr findet derzeit auf der gesamten Strecke (Saalfeld –) Hockeroda – Blankenstein sowie auf dem Streckenast von Ebersdorf-Friesau bis Unterlemnitz (siehe Tabelle 16) statt, der ausschließlich von Güterzügen bedient wird. Im Zusammenhang mit einem Lückenschluss in Richtung Süden würde theoretisch auch Potential für Güterdurchgangsverkehr entstehen. Hierfür ist jedoch die Spitzkehre im Bahnhof Wurzbach mit erheblich betrieblichem Aufwand hinderlich. Auch die für Bahnverhältnisse hohe Steigung von bis zu 40 ‰ setzt hinsichtlich der Lasten der Güterzüge und somit deren Kapazität Grenzen. Dies gilt auch für die zahlreichen nicht technisch gesicherten Bahnübergänge, die keine konstante Fahrgeschwindigkeit zulassen.

⁷⁵ http://stredax.bahn.de/ISRViewer/public_html_de/index.html, abgerufen am 22.03.2010 16.11 Uhr

⁷⁶ Maßnahmen zu Erhöhung der Attraktivität von Schwachlaststrecken am Beispiel der KBS 557 (Saalfeld – Blankenstein), Meister (2007)

Ebersdorf-Friesau – Unterlemnitz	
Streckennummer	6683
Infrastrukturbetreiber	DB Netz AG
Streckenklasse/Achslast	D4/22,5 t
ein-, mehrgleisig	eingleisig
Traktion	nicht elektrifiziert
VzG Geschwindigkeit	bis 50 km/h
Streckeneneigung	20-40 ‰
max. Zuglänge	k. A.
Kommunikationstechnik	analoger Zugfunk
Leit- und Sicherungstechnik	kein PZB
Neigetechnik	nicht ausgerüstet
Lichraumprofil	k. A.
Betriebsverfahren	ZLB
Kreuzungsmöglichkeiten	keine

Tabelle 16: Streckencharakteristika der DB Strecke 6683⁷⁷

5.1.2 DB Strecke 5021: Hof – Marxgrün (– Bad Steben)

Bereits 1887 wurde die Strecke Hof – Marxgrün (siehe Tabelle 17) eröffnet. 1898 erfolgte die Streckenerweiterung bis Bad Steben. Ab 1996 wurde der Güterverkehr auf der Strecke eingestellt.⁷⁸ Gegenwertig verkehren ausschließlich Züge des SPNV, welche die 27 km lange Strecke in einem Stundentakt in etwa 43 Minuten befahren, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 38 km/h entspricht.⁷⁹ Dies resultiert aus der relativ geringen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Streckenführung erfolgt eingleisig. Kreuzungsmöglichkeiten bestehen in den Bahnhöfen Selbitz und Hof-Neuhof.⁸⁰

Die Streckeninfrastruktur wird durch die DB Netz AG betrieben. Der Personenverkehr soll im Zuge einer Neuvergabe der SPNV-Leistungen künftig mit einem verbesserten Betriebsangebot wie auch neuen Fahrzeugen durchgeführt werden, was unter Umständen zu einer positiveren Wahrnehmung des Angebots und somit erhöhten Nachfrage im Personenverkehr führen könnte.⁸¹ Die Nutzung der Strecke für den Güterverkehr könnte insbesondere Vorteile für die Thüringer Holzindustrie im Raum Ebersdorf – Blankenstein aufweisen. Es würden sich Vorteile durch geringere topographische Anforderungen und transportbezogen in geringerer Umwegigkeit ergeben. Eine Reaktivierung der Strecke Selb – Asch von

⁷⁷ http://stredax.bahn.de/ISRViewer/public_html_de/index.html, abgerufen am 26.03.2010 14.25 Uhr

⁷⁸ Information zum regionalen Schienenstreckennetz in Süd-Ostthüringen und Hochfranken (Nord-Ost-Oberfranken), Hoellennetz (2004):S.6

⁷⁹ <http://reiseauskunft.bahn.de/>, abgerufen 08.10.2009 10:03 Uhr MESZ

⁸⁰ Auch in Naila ist dies noch möglich, allerdings muss die vorhandene Infrastruktur ertüchtigt werden.

⁸¹ <http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2008/02/pm44.html>, abgerufen 08.10.2009 um 10:11 Uhr MESZ

Oberfranken an die tschechische Grenze könnte in Verbindung mit der DB Strecke Selb – Hof die Transportmöglichkeiten in der Region weiter verbessern.

Asch (in Tschechien) ist als einer der größten Holzumschlagplätze in der Region ein wichtiger Bezugsort für die Holzverarbeitenden Firmen des Holzkompetenzzentrums Thüringen. Eine Wiederaufnahme dieser Verbindung von Asch über Hof bis Blankenstein würde daher für eine Reaktivierung der Höllentalbahn und somit für eine Weiterentwicklung der Nutzung des Güterverkehrsangebotes auf der Schiene sprechen. Die Bundesregierung stellt derzeit „...eine finanzielle Beteiligung an der Reaktivierung der Bahnlinie Selb – Asch...“⁸² in Aussicht, da die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen auch die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes in Richtung Rehau, Oberfranken betreffen.

Hof Hbf – Marxgrün (– Bad Steben)	
Streckenummer	5021
Infrastrukturbetreiber	DB Netz AG
Streckenklasse/Achslast	D4 / 22,5 t im Abschnitt Hof Hbf – Naila C4 / 20 t im Abschnitt Naila – Marxgrün (– Bad Steben)
ein-, mehrgleisig	eingleisig
Traktion	nicht elektrifiziert
VzG Geschwindigkeit	bis 100 km/h
Streckeneneigung	20-40 ‰
max. Zuglänge	k. A.
Kommunikationstechnik	GSM-R (Digitaler Zugfunk)
Leit- und Sicherungstechnik	PZB im Abschnitt Hof Hbf – Selbitz
Neigetechnik	nicht ausgerüstet
Lichtraumprofil	k. A.
Betriebsverfahren	ZLB
Kreuzungsmöglichkeiten	Naila, Selbitz, Hof-Neuhof
Fahrplan Nahverkehr	RB 1 h-Grundtakt mit Verstärkerzügen an Werktagen

Tabelle 17: Streckencharakteristika der DB Strecke 5021⁸³

Bereits jetzt hat Hof durch ein Containerterminal eine hohe Bedeutung im Güterumschlag für die Region. Diese Funktion könnte durch die Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale und durch Schienengüterverkehrsverbindungen (Blankenstein/Asch) weiter gestärkt werden.

Insgesamt wird deutlich, dass in der derzeit nutzbarer Infrastruktur des Schienennetzes Lücken für den Güterverkehr bestehen. Ausschließlich die Strecke Saalfeld – Bad Lobenstein – Blankenstein ist derzeit komplett für den Güterverkehr nutzbar. Eine Weiter-

⁸² <http://www.frankenpost.de/nachrichten/regional/bayernmitelseite/art2445,1045160>, „Bund will sich an Bahnlinie beteiligen“, abgerufen 09.07.2009

⁸³ http://stredax.bahn.de/ISRViewer/public_html_de/index.html, abgerufen am 24.03.2010 15.30 Uhr

führung der Güter, auch bei einem Lückenschluss, in bzw. aus Richtung Hof ist derzeit jedoch nicht möglich, da die Strecke Hof – Bad Steben nur eingeschränkt für den Güterverkehr tauglich ist. Der Transport von Gütern auf dieser Relation wäre daher nicht allein mit einem Lückenschluss zwischen Marxgrün und Blankenstein realisierbar, sondern würde zusätzliche Ausbaumaßnahmen im bestehenden Schienennetz nach sich ziehen. Werden jedoch sowohl die Lücke im Netz als auch die Einschränkungen an bestehenden Strecken beseitigt, ergibt sich eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung, die für die dargelegten bedeutsamen Transportströme der Unternehmen im Untersuchungsraum in Richtung Süden (Kapitel 4.1.2) einen erheblichen Vorteil bezüglich der Transportwege nach sich ziehen würde.

5.2 Private Gleisanschlüsse

Unternehmen mit entsprechendem Aufkommen und Bahnbezug verfügen häufig über eigene Gleisanschlüsse. Im für den Lückenschluss relevanten Abschnitt des Untersuchungsraumes verfüg(t)en nachfolgend aufgeführte Unternehmen über einen Gleisanschluss. Teilweise werden diese überwiegend aus logistischen Gründen nicht mehr genutzt (vgl. Tabelle 18). Auf den in Betrieb befindlichen Gleisanschlüssen werden dagegen erhebliche Transportaufkommen realisiert (siehe u.a. Abbildung 6).

Unternehmen	Status
Granitwerk Fischer GmbH & Co. KG, Wurzbach (Heberndorf)	in Betrieb/ derzeit nicht genutzt ⁸⁴
Klausner Holz Thüringen GmbH, Saalburg-Ebersdorf	in Betrieb
Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH, Blankenstein	in Betrieb
Westfalengas AG, Köditz	stillgelegt
H.N. Zapf GmbH & Co. KG, Hof	in Betrieb/ derzeit nicht genutzt ⁸⁵

Tabelle 18: Gleisanschlüsse

5.3 Öffentliche Ladestellen

Als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße haben öffentliche Ladestellen eine besondere Bedeutung, vor allem für Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss. Öffentliche Ladestellen, wie private Gleisanschlüsse stellen die Zugangsstellen zum Schienennetz für den Gütertransport dar.

In Tabelle 19 sind Informationen des Eisenbahnverkehrsunternehmens DB Schenker zu Ladestellen im Untersuchungsraum und im näheren Umfeld zusammengefasst. Enthalten sind sowohl allgemeine Ladestellen/Freiladegleise als auch solche, welche besonders für

⁸⁴ Transportlogistik auf Lkw optimiert

⁸⁵ Für Einzelwagen keine gesicherten Transportzeiten gegeben, Partner haben keine eigenen Gleisanschlüsse mehr

den Rundholzumschlag ausgewiesen sind.⁸⁶ Für die Containerverladung steht in Hof das Terminal der Container Terminal Hof GmbH⁸⁷ zur Verfügung, welches insbesondere die Anbindung an die Seehäfen ermöglicht.

Freiladegleise inkl. Holzverladebahnhof (Bezugsort Bad Lobenstein / Entfernung ≤ 60 km)							
GVST Name	PLZ	Bundesland	GVST-Nr.	Entfernung [km]	Einzelwagenverladung	Ganzzugverladung	Woodliner⁸⁸
Hof Hbf.	95032	Bayern	260034	21	ja	ja	ja
Saalfeld	07318	Thüringen	163329	29	ja	nein	ja
Kronach	96317	Bayern	220350	32	ja	nein	ja
Plauen Unt. Bf.	08527	Sachsen	067462	35	ja	nein	ja
Oelsnitz	08606	Sachsen	067231	37	ja	ja	ja
Lichtenfels	96215	Bayern	220566	53	ja	ja	ja
Neumark	08496	Sachsen	067025	55	ja	nein	ja
Gera Hbf.	07545	Thüringen	167056	57	ja	ja	ja
Marktredwitz	95615	Bayern	260711	58	ja	nein	ja
Freiladegleise (Bezugsort Bad Lobenstein / Entfernung ≤ 60 km)							
GVST Name	PLZ	Bundesland	GVST Nr.	Entfernung [km]			
Ebersdorf-Friesau	07368	Thüringen	163808	5			

Tabelle 19: Güterverladestellen im Untersuchungsraum⁸⁹

Durch die Ladestellen in Hof, Ebersdorf-Friesau und Saalfeld ist der Untersuchungsraum gut erschlossen. Aufgrund des hohen Transportaufkommens der Holzindustrie ist eine direkte schienenseitige Anlieferung ohne nochmaligen Umschlag auf Lkw für die letzten Kilometer anzustreben.

5.4 Straßeninfrastruktur im Untersuchungsraum

Im Rahmen der Analyse der bestehenden Straßeninfrastruktur wird dargestellt, inwiefern diese derzeit auf die Anforderungen und Belange der Unternehmen im Untersuchungsraum abgestimmt ist.

⁸⁶ Häufig deckungsgleich

⁸⁷ Tochterunternehmen der Pöhland Speditionsgesellschaft mbH

⁸⁸ Produktbezeichnung von DB Schenker

⁸⁹ <http://holzverladebahnhofsuche.hacon.de/bin/query.exe/dn?hvbf=1&performGis=1&REQMapFixedMap=GLOBAL>, abgerufen: 14.08.2009;
<http://freiladegleissuche.hacon.de/bin/query.exe/dn?flgs=1&performGis=1&REQMapFixedMap=GLOBAL>, abgerufen: 14.08.2009

5.4.1 Übersicht der Straßeninfrastruktur der Bundesfernstraßen im Untersuchungsraum

Grundlegendes Kriterium für die Bewertung der Leistungsfähigkeit bildet das System des Straßennetzes für den überörtlichen Verkehr. Die Erreichbarkeit von Bundesfernstraßen wie auch die Möglichkeit des Transports von Gütern ohne Gewichtsbeschränkung auf Landes- und Kreisstraßen dienen dabei als Kriterien für die Nutzbarkeit der bestehenden Netzstrukturen im Straßenverkehr. Das gemeindliche Straßennetz findet auf Grund der geringen Relevanz für den Güterverkehr hier keine Berücksichtigung.

Im Untersuchungsraum existieren folgende wesentliche Hauptachsen im Straßennetz:

Bundesautobahnen

Kerneinzugsgebiet: A 9 *AD Potsdam (Potsdam) – Dessau – Leipzig – Hof –
Bayreuth – Nürnberg – Ingolstadt – München*

Die A 9 bildet in ihrem Verlauf von Potsdam nach Nürnberg die Nord-Süd-Achse im Straßennetz des Untersuchungsraumes. Sie stellt den direkten Anschluss an die wichtigen Aufkommenspunkte im Süden (Bayern) und Norden sowie über die A 4 nach Thüringen und Sachsen her.

Erweitertes Einzugsgebiet: A 4 *Kirchheimer Dreieck – Eisenach – Erfurt – Weimar –
Jena – Gera – Chemnitz – Nossen – Dresden –
Bautzen – Görlitz*

Die A 4 ist eine bedeutsame Ost-West-Achse in Deutschland. Sie führt dabei in Thüringen über Eisenach, Erfurt, Jena und Gera und verbindet dabei auch West- mit Osteuropa.

Bundesstraßen

Kerneinzugsgebiet: B 2 *Tantow (Poln. Grenze/Stettin) – Schwedt/Oder –
Berlin – Wittenberg – Leipzig – Gera – Hof –
Nürnberg – München – Murnau – Mittenwald*

B 90 Saalfeld – Bad Lobenstein – Gefell – Hof

*B 173 Autobahnkreuz Bamberg – Lichtenfels – Redwitz an
der Rodach – Hof – Plauen – Reichenbach –
Zwickau – Hohenstein-Ernstthal – Chemnitz –
Flöha – Freiberg – Dresden*

*B 281 Eisfeld – Neuhaus am Rennweg – Saalfeld –
Pößneck – Neustadt an der Orla – Triptis – Gera*

Die B 2 ist eine der ältesten Bundesstraßen und verläuft von Brandenburg durch Berlin, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen bis nach Bayern. Sie bildet neben der A 9 die wichtigste Nord-Süd-Verbindung für den Untersuchungsraum. Die B 90 übt vorrangig die Funktion der Erschließung des südlichen Saale-Orla-Kreises aus. Dabei schafft sie im Untersuchungsraum eine Verbindung entlang der Regionen Saalfeld – Wurzbach – Bad

5.4.2 Übersicht der Straßeninfrastruktur von Landes- und Kreisstraßen im Untersuchungsraum

Die Landes- und Kreisstraßen dienen der Anbindung aus den Teilräumen an das überregionale Straßennetz. Aus Sicht der verladenden Wirtschaft ist diese Anbindungsfunktion nur erfüllt, wenn die Straßen uneingeschränkt genutzt werden können, d.h. für die zulässigen Tonnagen ausgelegt sind. Das Straßennetz im Untersuchungsraum ist in Abbildung 21 dargestellt.

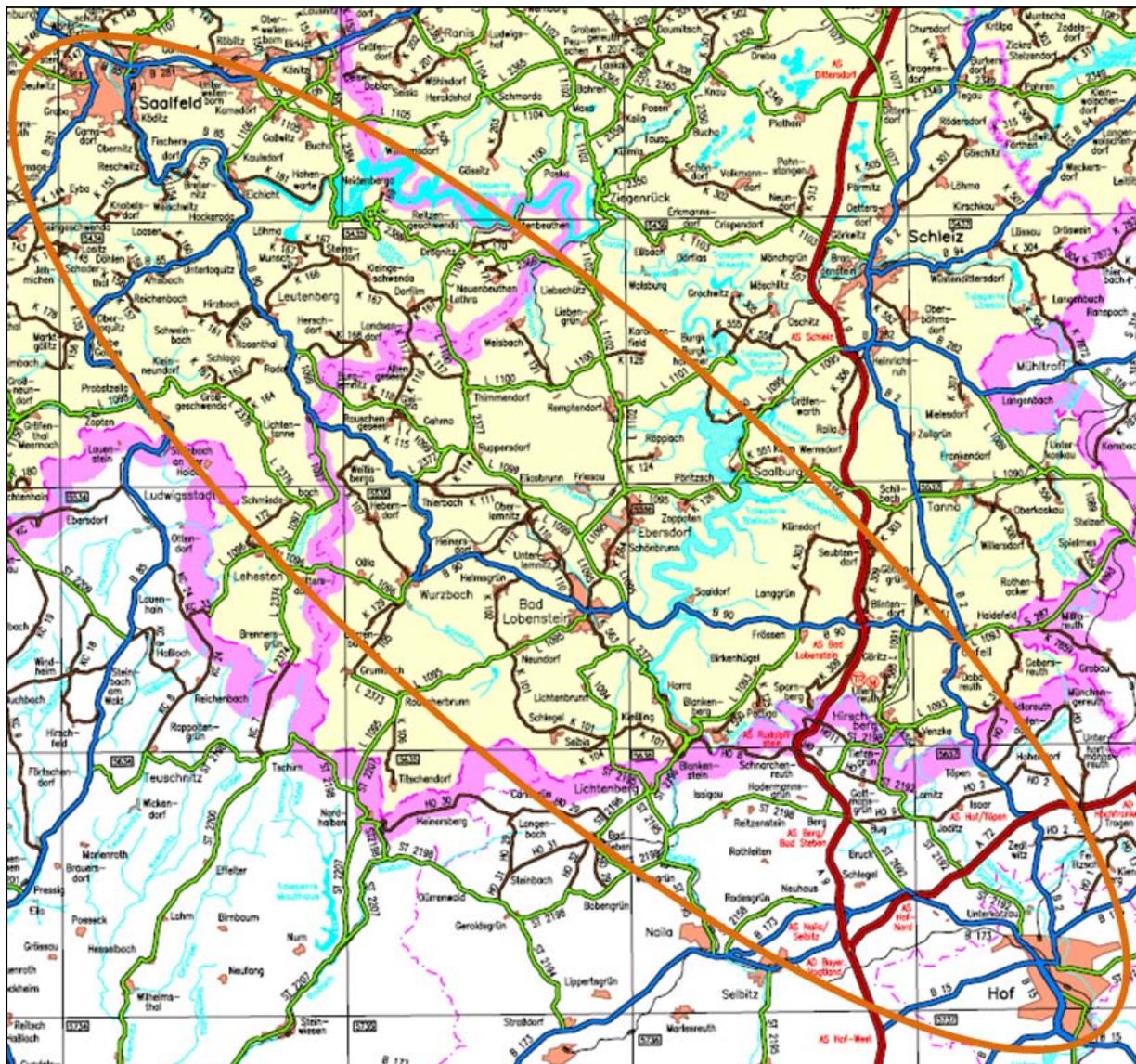


Abbildung 21: Klassifiziertes Straßennetz im Untersuchungsraum⁹¹

⁹¹ http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tlsb/service/strassennetzkarte/th200_april_2009.pdf, abgerufen am 28.10.2009 um 11:56 Uhr

Von mehreren Unternehmen wurden die bestehenden Beschränkungen für den Lkw-Verkehr im Untersuchungsraum kritisiert. Die möglichen Verkehrseinschränkungen werden durch die Verkehrszeichen 252, 262 und 263 beschildert (Tabelle 20).

Verkehrszeichen nach StVO	Erläuterung
	253: Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse
	262: Verbot für Fahrzeuge über angegebenes tatsächliches Gewicht (hier beispielhaft 5,5 t)
	263: Verbot für Fahrzeuge über angegebene tatsächliche Achslast (hier beispielhaft 8 t)

Tabelle 20: Übersicht über die relevanten Verkehrseinschränkungen für den Güterverkehr⁹²

Im Anhang sind in einer Karte diese Einschränkungen für das Untersuchungsgebiet dokumentiert. Dabei wird deutlich, dass in Richtung Westen des Untersuchungsraumes kaum bzw. keine Einschränkungen für den Güterverkehr bestehen. In Nord-Süd-Richtung sind mehrere Straßen nur eingeschränkt nutzbar. Die in Tabelle 21 aufgeführten Einschränkungen für den Straßengüterverkehr stellen die bedeutsamsten Problemfälle im engeren Untersuchungsraum dar.

Lage	Art der Verkehrsbeschränkung
L 1095 Saalburg-Ebersdorf	Tonnagebegrenzung auf der Stauseebrücke
L 2372 Harra – Bad Lobenstein	Tonnagebegrenzung
L 1102 Remptendorf	Tonnagebegrenzung

Tabelle 21: Bedeutsame Verkehrsbeschränkungen im engeren Untersuchungsraum

Anhand der Karte der Verkehrsbeschränkungen im Anhang und unter Berücksichtigung von Tabelle 21 wird ersichtlich, dass vor allem die Gütertransporte in sowie aus Richtung Blankenstein von bzw. in Richtung Bad Lobenstein durch diese Begrenzungen in der zulässigen Tonnage beeinträchtigt sind, da die L 2372 als Direktverbindung auf dieser Strecke nur eingeschränkt für den Güterverkehr genutzt werden kann.

⁹² http://verkehrszeichen.kfz-auskunft.de/verkehrszeichen_vorschriftzeichen3.html; aufgerufen am 10.11.2009 um 9:43 Uhr

Der Transport von Gütern auf der Straße der sich im Untersuchungsraum befindlichen Unternehmen in Richtung Süden und Norden ist vor allem, wie im vorherigen Kapitel beschrieben, durch die Anbindung an die A 9 gewährleistet. Dazu wurde im Jahr 2007 „...infolge der generellen Erhöhung des Verkehrsaufkommens...“⁹³ der Bau der Ortsumgehung Lobenstein/ Ebersdorf durch die L 1095 abgeschlossen. Dies ermöglicht einen den Bedürfnissen des Straßengüterverkehrs angepassten Transport über die L 1095 ohne die Durchfahrung enger Ortslagen mit der Anbindung an die B 90 weiterführend an die A 9. Daneben wurde auch die L 1093 gerade für den Schwerverkehr aus dem Raum Blankenstein zur A 9 leistungsfähig ausgebaut.

Die Orientierung auf die A 9 als Nord-Süd-Hauptachse der Region und die Verkehrseinschränkungen auf anderen Nord-Süd-Verbindungen hat eine erhöhte Umwegigkeit zur Folge.

Insgesamt zeigt sich, dass das Untersuchungsgebiet infrastrukturell gut erschlossen ist und Anbindungen in alle Richtungen über Bundesfernstraßen bestehen. Die Beschränkungen im Straßennetz sind jedoch für die Güterverkehrsströme, besonders in und aus Richtung Blankenstein, erheblich eingeschränkt und bedeuten in einigen Fällen keine idealen Transportwege.

⁹³ <http://www.thueringen.de/de/tlbv/abgeschlossene%5Fbauprojekte/l1095%5Febersdorf/> aufgerufen am 10.11.2009, 14:40 Uhr

6 Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen

Nachfolgend sind noch einmal die wichtigsten Fakten zusammengestellt, welche in die Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen Eingang gefunden haben.

Fakten für (+)/gegen (-) eine Reaktivierung bzw. zu prüfen (●):

- + Nach den Befragungsergebnissen kann das jährliche potentielle Güteraufkommen über die Höllentalbahn (Richtung Süden) mit ca. 750.000 t abgeschätzt werden (490.000 t von Straße + 260.000 t Bestand).
- + Kommt es zur Streckenreaktivierung, kann das Straßennetz von jährlich ca. 40.000 Lkw-Fahrten entlastet werden.
- + Zusätzliche Aufkommen auf der Schiene lassen sich bei Reaktivierung der Strecke Selb – Asch erwarten (ca. 50.000 t jährlich).
- + Der zu reaktivierende Abschnitt bietet richtungsbezogen kürzere Transportweiten und Transportkosten für die Unternehmen (Richtung Süden ca. 65 km).
- + Zwischen Hockeroda und Blankenstein muss das Schiefergebirge überquert werden – energieintensiv und begrenzte Zughakenlast, Problem Spitzkehre Wurzbach (Anbindung Richtung Süden ist diesbezüglich vorteilhafter).
- + Im Störfall bzw. bei Bauzuständen gibt es bei realisierter Reaktivierung der Höllentalbahn eine Alternativroute zur bestehenden Schienenanbindung. Störungen auf der derzeitigen Stichstrecke haben direkte Auswirkungen auf die Erreichbarkeit auf der Schiene.
- + Eine direkte SPNV-Verbindung zwischen Hof und Saalfeld ist vorteilhaft.
- Verlagerungen von heutigen Transporten auf der nördlich gerichteten Strecke auf die Südanbindung sind bei Lückenschluss möglich.
- Die vorhandene Anbindung in Richtung Saalfeld verfügt noch über Kapazitäten.
- In den letzten Jahren erfolgte eine Sanierung des Oberbaus sowie der Leit- und Sicherungstechnik zwischen Hockeroda und Blankenstein.
- Die Strecke Bad Steben – Hof verfügt derzeit über eine nur eingeschränkte Güterzugtauglichkeit (Oberbau, Betriebsverfahren mindert Durchlassfähigkeit).
- Bei einer Reaktivierung entstehen zwischen Blankenstein und Marxgrün sowie weiter in Richtung Hof auf dem Schienekorridor konzentrierte Verkehrsbelastungen durch den Schienengüterverkehr.
- Es gibt noch ungeklärte rechtliche Probleme (Ausweisung des Höllentals als FFH-Gebiet, möglicherweise Nutzung einer als Bundeseisenbahn gewidmeten Fläche durch einen privaten Betreiber).
- Das Potential für einen möglichen SPNV muss neu berechnet werden, da sich die Bedingungen in der Region verändert haben und damit das Gutachten von 1998 veraltet ist.
- Es ist bisher keine vollumfängliche Kostenschätzung für die Investition in den zu reaktivierenden Abschnitt durch das Höllental sowie für die Anpassungen an der Strecke Hof – Bad Steben erfolgt.

Die durchgeführte überschlägige Betrachtung der Potentiale für einen Lückenschluss zwischen Saalfeld und Hof im Bereich der sogenannten Höllentalbahn ergibt folgende **Schlussfolgerungen:**

Eine überregionale Bedeutung im Personenverkehr wird die Strecke auch künftig nicht erlangen, da die Strecke gegenüber anderen Routen im überregionalen Maßstab kaum Reisezeitvorteile bietet. Vor dem Hintergrund der abnehmenden regionalen Bedeutung im SPNV des Untersuchungsraumes leistet der Personenverkehr nur einen geringen Beitrag für einen Lückenschluss. Die Reaktivierung der Lücke im Eisenbahnnetz hätte im regionalen Maßstab aber eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Hof und Saalfeld zur Folge und auch die Fahrkosten für die Nutzer würden sich verbilligen. Dadurch würde sich die Verkehrsverbindung insgesamt attraktiver gestalten.

Das Potential aus Einwohnerzahl, Pendlerverflechtung und touristischer Bedeutung ist weiter abnehmend, d.h. die Randbedingungen verschlechtern sich. Schon aus heutiger Sicht ist ein Weiterbetrieb des SPNV zwischen Hockeroda und Blankenstein auf seine Tragfähigkeit zu prüfen. Im fränkischen Teil verläuft die Entwicklung dieser Randbedingungen günstiger, auch die Fahrgastzahlen im SPNV sind deutlich höher als im Thüringer Bereich. Gleichwohl wirken sich die abnehmende Bevölkerungszahl, die geringe Pendlerverflechtung entlang der Eisenbahnstrecke sowie die stagnierenden Übernachtungszahlen im Tourismus negativ auf die künftige Entwicklung aus und liefern keine zusätzlichen Argumente für einen Lückenschluss. Dennoch könnte der Lückenschluss zu einer Verdopplung des Besetzungsgrades in Thüringen führen, was den Bestand der Sormitztalbahn sichern kann. Die Fahrgastzahlen im fränkischen Teil würden ebenfalls von der besseren Vernetzung profitieren/ steigen. Mögliche zusätzliche Potentiale sind durch die Gestaltung von durchgehenden Verbindungen aus den Verdichtungsräumen denkbar (z.B. Nürnberg)

Für den Güterverkehr hätte der Lückenschluss, insbesondere für die Anbindung des Holzkompetenzzentrums in Thüringen, von und nach Süden grundsätzlich erhebliche Vorteile. So würde sich die Umwegigkeit verringern und bei unterstelltem Lückenschluss auch zwischen Selb und Asch eine attraktive direkte Bahnanbindung Richtung Süd-Osten ergeben. Desweiteren wäre mittels Lückenschluss auch das Containerterminal in Hof direkt auf der Schiene erreichbar.

Die verlagerungswürdigen Tonnagen für das Höllental werden mit ca. 750.000 t je Jahr abgeschätzt. Dies entspricht ca. 21.400 beladenen Wagen je Jahr bzw. 85 Wagen je Werktag. Es kann für die Gegenrichtung (Leerfahrten) von der gleichen Anzahl ausgegangen werden. Je Werktag kann so von mindestens 4 Güterzugpaaren auf der reaktivierten Höllentalbahn gerechnet werden. Die potentielle Nachfrage im Schienengüterverkehr (Richtung Süden) ist für das Vorhalten einer Eisenbahninfrastruktur problematisch, da die Einnahmen allein aus dem Güterverkehr einen wirtschaftlichen Betrieb nicht erwarten lassen.⁹⁴ Alternativ zu einer öffentlichen Eisenbahnstrecke könnten andere Betriebsverfahren (z.B. Anschlussbahn) geprüft werden. Für den Infrastrukturbetreiber ist die wirtschaftlichste Variante in einem Mischbetrieb aus SPNV und Güterverkehr zu sehen.

⁹⁴ Geschätzten Investitionskosten im unteren zweistelligen Millionenbereich stehen Trasseneinnahmen von ca. 2,40 €/km je Zug gegenüber

Das Aufkommen im Schienengüterverkehr im südlichen Saale-Orla-Kreis im Jahresdurchschnitt 2007/2008 betrug ca. 840.000 t. Im Jahr 2007 lag der Anteil der Region bei ca. 14 % des Gesamtaufkommens im Freistaat Thüringen. Kleinräumig betrachtet handelt es sich um einen der bedeutendsten Aufkommenspunkte. Das theoretische Potential von weiteren ca. 850.000 t würde das Thüringer Aufkommen auf der Schiene deutlich erhöhen und damit der von der Thüringer Landesregierung angestrebten Verlagerung von der Straße auf die Schiene⁹⁵ erhebliche Impulse verleihen. Gleichzeitig würde die gesamte Region in Franken und Thüringen um ca. 70.000 Lkw (beladen sowie Leerfahrten) jährlich entlastet werden. Durch die zweite/südliche Eisenbahnanbindung des Holzkompetenzzentrums würde sich die verkehrliche Erreichbarkeit verbessern und von Störungen auf der Schiene unabhängiger. Die geringeren topographischen Anforderungen bewirken einen einfacheren Betrieb.

Insgesamt zeigt sich, dass eine wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit in der Region für einen Lückenschluss sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr nötig wäre, um die Bedeutung einer Wiederbelebung der Höllentalbahn zu vermitteln. So haben mehrere Unternehmen der Höllentalbahn eine nachrangige logistische Bedeutung beigemessen und sich nicht an der Befragung beteiligt. Zur Zeit ist eine Vernetzung der fränkischen und thüringischen Teilräume mittels des ÖPNV kaum gegeben. An Wochenenden fehlt ein länderübergreifender ÖPNV völlig und schränkt damit die touristische Erreichbarkeit ein. Unterstützung für eine Reaktivierung ist jedoch nun durch den Koalitionsvertrag der Landesregierung des Freistaates Thüringen zu erwarten, in welchem es heißt:

„Die gemeinsame Landesregierung wird sich gemeinsam mit Bayern bei der Bundesregierung für den Lückenschluss bei der Werra-Bahn sowie der Höllentalbahn einsetzen.“⁹⁶

Handlungsempfehlungen

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht scheint eine allein aus Trassenerlösen finanzierte Reaktivierung der Höllentalbahn derzeit nicht realistisch. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht besitzen die in Richtung Süden gerichteten und heute über Saalfeld abgefahrenen Transportmengen sowie die potentiellen Mengen aus dem langlaufenden Lkw-Verkehr allerdings ein ausreichend hohes Volumen, um die mit einer Reaktivierung der Höllentalbahn verbundenen volkswirtschaftlichen Nutzen im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung überprüfen zu lassen.

Es ist eine bessere Vernetzung der Interessenträger (u.a. verladende Wirtschaft, Gebietskörperschaften, IHK`n, Tourismusverbände) innerhalb der bundeslandübergreifenden Region unbedingt notwendig. Desweiteren ist eine stärkere Einbindung der Verkehrsministerien und der Aufgabenträger für den SPNV in das Projekt anzustreben.

⁹⁵ Vgl. http://cdu-thueringen.de/fileadmin/downloads/koalitionsvereinbarung/Koalitionsvereinbarung_20091019_20-Schlussfassung.pdf, S. 52, abgerufen am 21.10.2009, 9:47 Uhr MEZ

⁹⁶ http://cdu-thueringen.de/fileadmin/downloads/koalitionsvereinbarung/Koalitionsvereinbarung_20091019_20-Schlussfassung.pdf, S.54, abgerufen am 21.10.2009, 9:47 Uhr MEZ

Quellenverzeichnis

Onlineverzeichnis

http://stredax.bahn.de/ISRViewer/public_html_de/index.html

[http://cdu-thueringen.de/fileadmin/downloads/koalitionsvereinbarung/
Koalitionsvereinbarung_20091019_20-Schlussfassung.pdf](http://cdu-thueringen.de/fileadmin/downloads/koalitionsvereinbarung/Koalitionsvereinbarung_20091019_20-Schlussfassung.pdf)

[www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen
/ LangeReihen/Bevoelkerung/Content75/lrbev03a,templateld=renderPrint.psml](http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Zeitreihen/LangeReihen/Bevoelkerung/Content75/lrbev03a,templateld=renderPrint.psml)

[www.eba.bund.de/cln_007/nn_202628/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Stilllegung/
stilllegung__thueringen.html](http://www.eba.bund.de/cln_007/nn_202628/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Stilllegung/stilllegung__thueringen.html)

www.frankenpost.de/nachrichten/regional/bayerntitelseite/art2445,1045160

[www.freiladegleissuche.hacon.de/bin/query.exe/dn?flgs=1&performGis=1&REQMapFixedMa
p=GLOBAL](http://www.freiladegleissuche.hacon.de/bin/query.exe/dn?flgs=1&performGis=1&REQMapFixedMap=GLOBAL)

[www.holzverladebahnhofsuche.hacon.de/bin/query.exe/dn?hvbf=1&performGis=1&REQMap
FixedMap=GLOBAL](http://www.holzverladebahnhofsuche.hacon.de/bin/query.exe/dn?hvbf=1&performGis=1&REQMapFixedMap=GLOBAL)

www.landkreis-hof.de/Dox.aspx?docid={5143948B-3E8A-4A3D-BA44-2460C27D4E38}

www.map24.de

www.ovo-online.eu/files/11B9D580B5E/Linie_167.pdf

www.ovo-online.eu/files/120AE281600/Liniennetz_KomBus.pdf

www.reiseauskunft.bahn.de/

www.reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe

www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon

www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2008/02/pm44.html

www.tls.thueringen.de

www.thueringen.de/de/tlbv/abgeschlossene%5Fbauprojekte/l1095%5Ffebersdorf/

[www.thueringen.de/imperia/md/content/tlsb/service/strassennetzkarte/
karte_bab_m__rz_2009.pdf](http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tlsb/service/strassennetzkarte/karte_bab_m__rz_2009.pdf)

www.thueringen.de/imperia/md/content/tlsb/service/strassennetzkarte/th200_april_2009.pdf

www.tls.thueringen.de und <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>

www.verkehrszeichen.kfz-auskunft.de/verkehrszeichen_vorschriftzeichen3.html

Literaturverzeichnis

Bundesagentur für Arbeit, 2002, 2005, 2007

Bus & Bahn 2/ 2006

BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH (2007): Nachweis der Wirtschaftlichkeit des KV/Rbf-Konzepts der DB Netz, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, FE-Nr. 96.0869/2005

Frankfurter Allgemeine, 22.09.2009, „Sprungbrett auf dem Kolonnenweg“, S. 3

Information zum regionalen Schienenstreckennetz in Süd-Ostthüringen und Hochfranken (Nord-Ost-Oberfranken), Hoellennetz (2004)

INKAR, Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung (2007), [Hrsg.] Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH) (2006): Regionalisierte Wirtschafts- und Außenhandelsprognose für die Verkehrsprognose 2025, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

IVR (2007): Befragung der Unternehmen mit Gleisanschluss in Thüringen

ITP, BVU (2007): Prognose des Verkehrsaufkommens in Deutschland bis 2025

Kocks Consult GmbH (1998): Gutachten zur Eisenbahn-Netzergänzung Blankenstein – Marxgrün

Meister, Anika (2007): Maßnahmen zu Erhöhung der Attraktivität von Schwachlaststrecken am Beispiel der KBS 557 (Saalfeld – Blankenstein)

Planco (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Seeverkehrsprognose (LOS 3)

Schubert, Gésa (2003): Verlagerung von Holzhackschnitzeltransporten von der Straße auf die Schiene

TMBLM (2008): Nahverkehrsplan für den SPNV

Thüringer Landesamt für Statistik (2009): Statistisches Jahrbuch Thüringen Ausgabe 2009

ZPR GmbH: Präsentation Verkehrskonferenz 2008

Fachgespräche und Referenzen

Fachgespräch mit Frau Susanne Brandler: Landratsamt Saale – Orla – Kreis, Abteilung
Wirtschaft, Kultur und Tourismus, am 21.10.2009, 9:00 Uhr MESZ, Erfurt

Email Frau Susanne Eck: Regionalverbund Thüringer Wald, am 27.11.2009, 9:14 Uhr MES Z

Fachgespräch mit Frau Klinger: Eisenbahnbundesamt, 01.09.2009, 8.34 Uhr MESZ

Fachgespräch mit Herrn Mündnich: Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und
Medien, 04.03.2009

Fachgespräch mit Frau Müller: Frankenwald-Tourismus-Center, 11.12.2009

Fachgespräch mit Herr Rödel: Landratsamt Hof, 14.01.2010

Anhang

Anhang 1: Fragebogen der Unternehmensbefragung

Anhang 2: Dokumentation der Ortsbesichtigung am 26.08.2009 – Auszug

Anhang 3: Abgrenzung des Untersuchungsraums

Anhang 4: Transportaufkommen im Untersuchungsraum

Anhang 5: Übersicht über die verkehrsbeschränkten Bereiche im Raum Ostthüringen

1-3: Hinweise und Anmerkungen

allg. Fragen und Anmerkungen

Firma: _____
Adresse: _____

Sind Ihre zu transportierenden Güter zeitkritisch?

Haben Sie spezielle Anforderungen an den Transport/ die Güter?

Ist die Nutzung des Schienengüterverkehrs für Transporte zukünftig geplant?

Nutzen Sie aktuell die Eisenbahn für Transporte?

Bietet eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Saalfeld und Hof für Ihr Unternehmen logistische Vorteile?

Weitere Anmerkungen

Anhang 2: Dokumentation der Ortsbesichtigung am 26.08.2009 – Auszug

2-1:

Ort	Bemerkungen	Photo-Dokumentation	
<p>Bahnhof Leutenberg</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsmöglichkeit: ja - Abstellmöglichkeiten für Güterwagen: nein <p>sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauarbeiten an neuen Sicherungstechnik - Bahnhofsgelände insgesamt in einem schlechten Zustand 	 <p style="text-align: center;">Bahnhofsgebäude</p>	 <p style="text-align: center;">Gleisanlagen</p>
<p>Bahnhof Lichtentanne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsmöglichkeit: ja - Abstellmöglichkeiten für Güterwagen: nein <p>sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauarbeiten an neuer Sicherungstechnik - Bahnhofsgelände insgesamt in einem schlechten Zustand 	 <p style="text-align: center;">Gleisanlagen und Bahnhofsgebäude</p>	 <p style="text-align: center;">Gleisverlauf</p>

2-2:

Ort	Bemerkungen	Photo-Dokumentation	
Bahnhof Wurzbach	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsmöglichkeit: ja - Abstellmöglichkeiten für Güterwagen: ja 		
	<p>sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof ist aus den umliegenden Ortschaften schlecht zu erreichen, auch lange Zuwegung aus Wurzbach selbst - Gleise in einem schlechten Zustand - Laderampe theoretisch nutzbar 		
Bad Lobenstein Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsmöglichkeit: ja - Überholmöglichkeiten: ja - Abstellmöglichkeiten für Güterwagen: ja 		
	<p>sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> - umfangreiche Gleisanlagen - Bahnhofsgelände in keinem zeitgemäßen Zustand 		

2-3:

Ort	Bemerkungen	Photo-Dokumentation	
<p>L 2372 in Richtung Blankenstein</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tonnagebegrenzung Bad Lobenstein bis Harra (3,5 t) - kurvenreicher Straßenverlauf - - geprägt durch starke Steigungen 		
		Tonnagebegrenzung	Straßenverlauf L 1093
<p>ZPR Zellstoff- und Papierfabrik Rosenthal GmbH & Co. KG</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Betriebs- und Lagerstätten 		
		Lagerfläche I	Lagerfläche II
			
		Produktionsstätte I	Produktionsstätte II
<p>St 2195 in Richtung Naila</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tonnagebegrenzung Blankenstein – Lichtenberg (10 t) - ehemaliger Verlauf der Höllentalbahn 		
		Tonnagebegrenzung	Hist. Zug in Lichtenberg

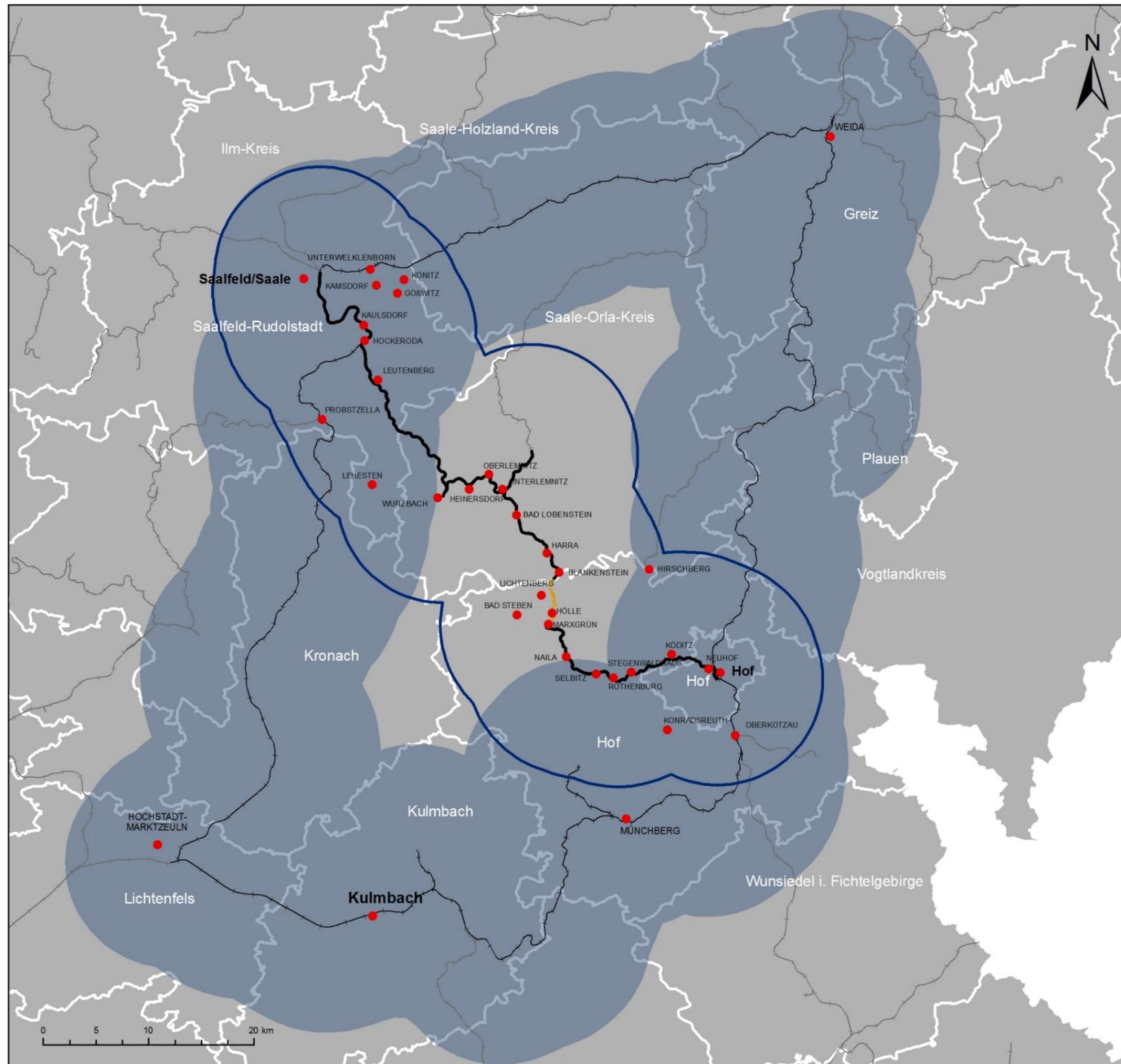
2-4:

Ort	Beschreibung	Photo-Dokumentation	
Bahnhof Naila	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsmöglichkeit: nein (2. Gleis überwuchert) - Abstellmöglichkeiten für Güterwagen: nein 		
	<ul style="list-style-type: none"> - schlechter Zustand des Bahnhofsgeländes 		
Bahnhof Selbitz	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsmöglichkeit: ja - Abstellmöglichkeiten für Güterwagen: nein 		
	<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhofsanlagen in gutem Zustand 		
Haltepunkt Köditz (ehem. Bahnhof)	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsmöglichkeit: nein - Abstellmöglichkeiten für Güterwagen: nein 		
	<ul style="list-style-type: none"> - insgesamt schlechter Zustand der Bahnhofsanlagen - schlecht zugänglich - zweites Bahnhofsgleis zurückgebaut 		
A 9 in Richtung Berlin	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweise auf Tonnagebegrenzung in Richtung Blankenstein (10 t) - viele Holztransporte 		
		Tonnagebegrenzung	Lkw-Verkehre

2-5:

Ort	Beschreibung	Photo-Dokumentation	
<p>B 90 in Richtung Saalfeld</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tonnagebegrenzung in Richtung Saalburg (Stauseebrück 16 t) - starker Lkw Verkehr 	 <p>Tonnagebegrenzung</p>	 <p>Lkw-Verkehre</p>
<p>Saalburg-Ebersdorf</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gewerbegebiet Saalburg-Ebersdorf 	 <p>Polytec Interior GmbH</p>	 <p>BHK Holz- und Kunststoff GmbH</p>
<p>KHT Klausner Holz Thüringen GmbH</p>	<ul style="list-style-type: none"> - direkter Gleisanschluss 	 <p>Verladung I</p>	 <p>Verladung II</p>
		 <p>Holztransport</p>	 <p>Gleisanlagen</p>

Anhang 3: Abgrenzung des Untersuchungsraums



Höllentalbahn

Legende

- ausgewählte Städte/
Ortschaften

Einzugsgebiet

- kleinräumiges
Einzugsgebiet (10 km)
- kleinräumiges
Einzugsgebiet umgebender
Strecken (10 km)

Bahnstrecken

- betrachteter Streckenabschnitt
- geplanter Lückenschluß
- anschließende
Eisenbahnstrecken
- nicht betrachtete
Bahnstrecken

Datenherkunft/ Quellen:

Openstreetmap, 2009

Bundesamt für Kartographie
und Geodäsie, Frankfurt am Main, 2009

**Untersuchung der
Verkehrsverhältnisse für den
Personen- und Güterverkehr
entlang der Höllentalbahn
zwischen
Saalfeld und Hof**

INSTITUT VERKEHR
UND RAUM
der Fachhochschule Erfurt
Altonaer Straße 25
99085 Erfurt
Tel 0361 6700-758
Fax 0361 6700-757
Projektleitung:
Prof. Dr. M. Gähler
Bearbeitung:
Dipl. Ing. (FH) J. Röhlinger

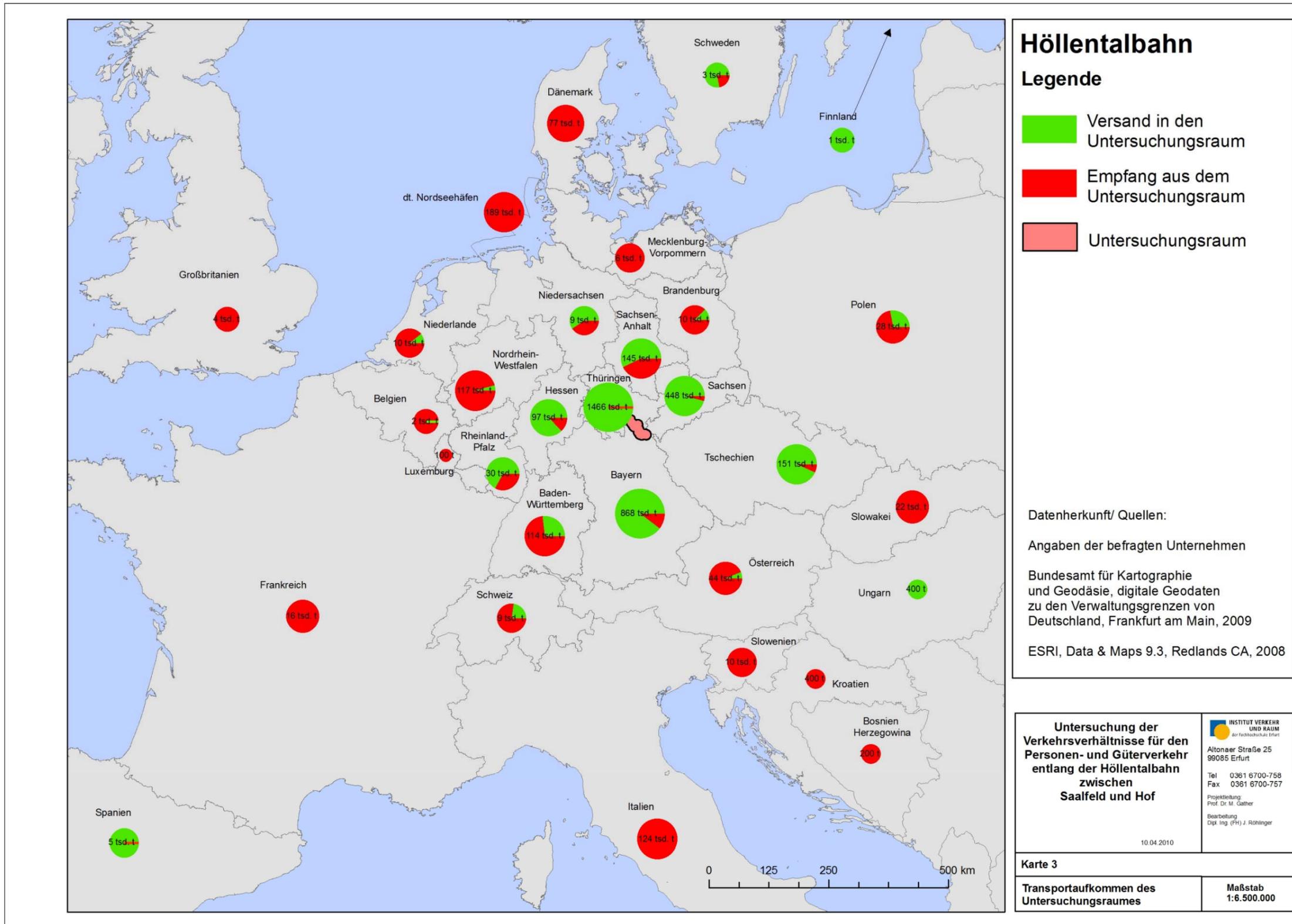
30.03.2010

Karte 1

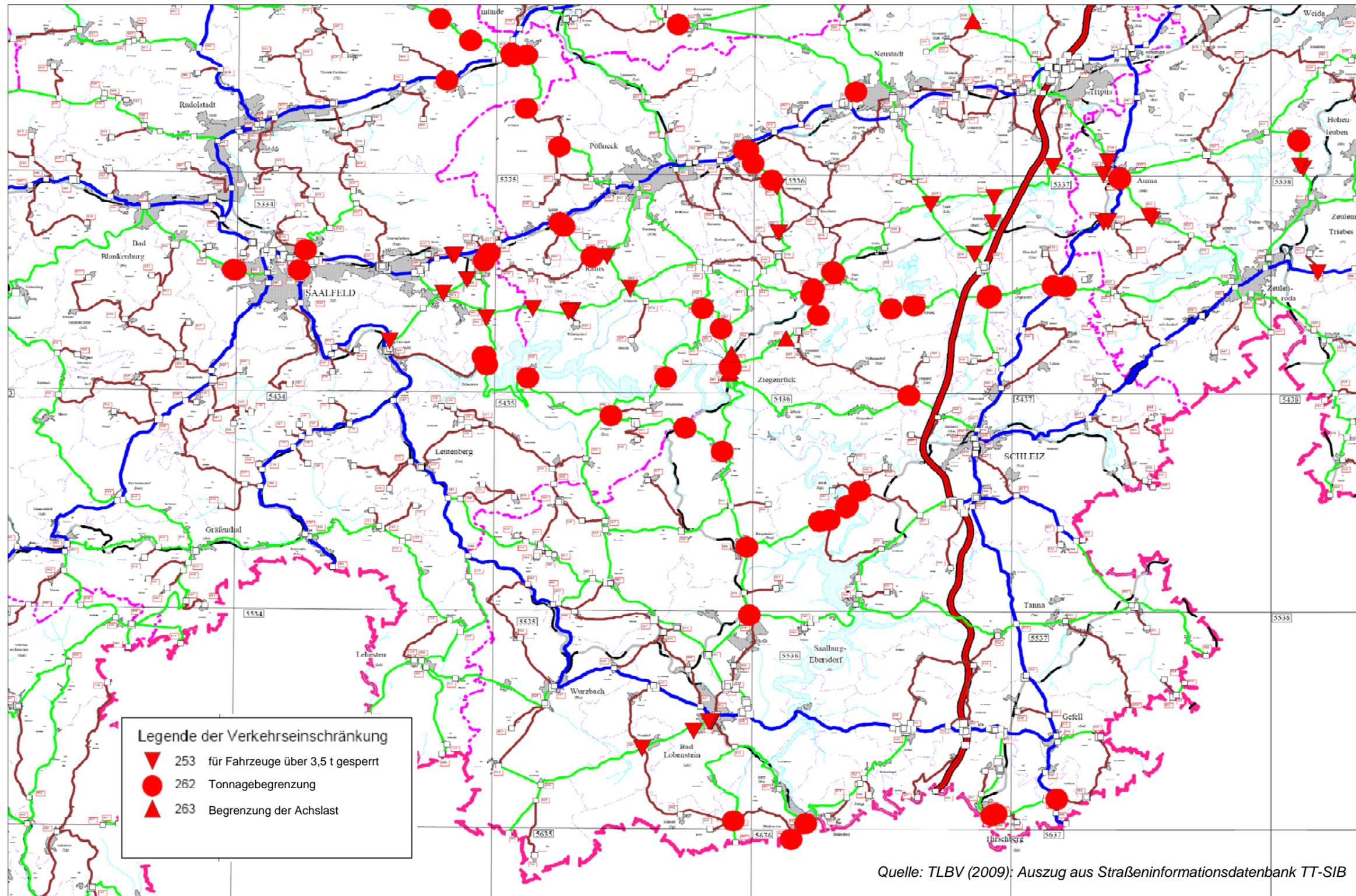
Abgrenzung des
Untersuchungsraumes

Maßstab
1:350.000

Anhang 4: Transportaufkommen im Untersuchungsraum



Anhang 5: Übersicht über die verkehrsbeschränkten Bereiche im Raum Ostthüringen



Quelle: TLBV (2009); Auszug aus Straßeninformationsdatenbank TT-SIB