

Auswirkungsabschätzung der Reaktivierung der Höllentalbahn zwischen Blankenstein (Freistaat Thüringen) und Marxgrün (Freistaat Bayern)

Konferenz in Blankenstein – Rosenthal

Tischvorlage

13.07.2021

Im Auftrag von:
**Thüringer Ministerium für Inf-
rastruktur und Landwirtschaft**
Werner-Seelenbinder-Str. 8
99096 Erfurt



Nordostpark 89
D-90411 Nürnberg
Internet: www.anuva.de

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Thüringer Landesregierung prüft die Möglichkeit der Reaktivierung der Höllentalbahn zwischen Blankenstein im Freistaat Thüringen und Marxgrün im Freistaat Bayern, um die bestehende Schienenlücke insbesondere für Güterverkehre zu schließen. Das Streckenband befindet sich eigentumsrechtlich im Besitz der Deutschen Bahn AG, wobei die Bahnstrecke derzeit stillgelegt ist. Naturschutzfachlich wurde durch Neuausweisung von Schutzgebieten nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) im Vergleich zur ursprünglichen Betriebsphase eine neue rechtliche Ausgangssituation geschaffen, so dass in einem ersten Schritt die naturschutzfachliche Schutzkulisse identifiziert und analysiert sowie die sich daraus ergebenden rechtlichen Erfordernisse dargestellt werden sollen. Weiterhin soll auf Grundlage vorhandener Daten abgeschätzt werden, ob eine Reaktivierung der Höllentalbahn aus naturschutzfachlicher Sicht realistisch erscheint, ohne dabei den erforderlichen Einzelgutachten im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens vorzugreifen.

Der Trassenabschnitt ist ca. 7,5 km lang, davon liegen im Freistaat Thüringen nur ca. 1,5 km, im Freistaat Bayern der verbleibende Anteil von ca. 6 km der Bahnstrecke. Der ursprünglich nordwestlich des Bahnhofs Marxgrün von der Bahnstrecke Hof – Bad Steben abzweigende Gleiskörper ist bis südlich Blankenstein in der Örtlichkeit unter Entfernung der Gleise, der Bahnschwellen und des Gleisbetts zurückgebaut.

Lediglich der Dammkörper, Tunnelbereiche und die Brücke über die Selbitz sind in der Örtlichkeit noch vorhanden. Bei Reaktivierung der Höllentalbahn würde die Bahnstrecke voraussichtlich innerhalb der Grundstücksgrenzen neu trassiert werden.

In der Auswirkungsabschätzung werden die bisher abschätzbaren Wirkungen des Vorhabens ermittelt und die Auswirkungen auf die unterschiedlichen betroffenen Schutzgebiete und ihre maßgeblichen Bestandteile beurteilt.

2 Beschreibung des Vorhabens

Für das geplante Projekt liegen bisher keine detaillierten Daten vor, sodass die Beurteilung der Wirkungen nur sehr überschlägig erfolgen kann. Als Planungsgrundlagen lagen eine digitale Achse (Grundpläne) sowie Lagepläne (PDF) der DB Engineering & Consulting GmbH vor (Stand Juni/2019). Auf Basis der Achse sowie der Planumsbreite der geplanten Eisenbahntrasse wird die Betroffenheit der Schutzgüter bzw. Schutzgebiete ermittelt. Nach Rücksprache mit der DB Engineering & Consulting GmbH kann mit einer Planumsbreite von 6 m zzgl. einer Baustraße von ca. 3 m auf mindestens einer Seite gerechnet werden. Unter Berücksichtigung der Richtlinie 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ (Version 2.0, gültig ab 01.07.2019) werden für die im Betrieb dauerhaft freizuhaltenden Bereiche (insb. regelmäßiger Rückschnitt von Gehölzen, Felssicherung) beidseitig 9 m ab Planumsmitte angesetzt. Dies entspricht einem 6 m breiten Streifen jeweils links und rechts der Planumsaußenseite. Die Gesamtbreite des Eingriffs in Waldflächen liegt damit bei 18 m. Die Baustraße wird innerhalb dieser Freihaltezone liegen und somit in Waldabschnitten keinen zusätzlichen Verlust an Waldlebensraumtypen erzeugen.

Genauere Angaben zu tatsächlichem Flächenbedarf, beispielsweise für die temporäre, baubedingte Inanspruchnahme oder zu betriebsbedingten Wirkungen können nicht bzw. nicht abschließend gemacht werden. Die Beurteilung der Wirkungen innerhalb des FFH-Gebiets erfolgt nur für die Streckenabschnitte, die innerhalb des FFH-Gebiets liegen und nicht innerhalb von Tunneln geführt werden. Bestehende Brücken wurden bei der Bilanzierung mitgerechnet, bei der Beurteilung des Eingriffs jedoch unter Annahme möglicher Schonung der darunter liegenden Flächen eingestellt.

Annahme ist, dass bei einer Umsetzung des Bauvorhabens der geringste notwendige Eingriff in Natur und Landschaft angestrebt wird.

3 Gutachtliches Fazit zur Genehmigungsfähigkeit im Hinblick auf die betroffenen Schutzgebiete

Die entscheidende Hürde für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens ist die Unvereinbarkeit mit den Schutzziele des FFH-Gebiets „Selbitz, Muschwitz und Höllental“. Hier werden aller Voraussicht nach erhebliche Beeinträchtigungen von mindestens zwei prioritären Gegenständen der Erhaltungsziele, nämlich von den Lebensraumtypen *9180, Schlucht- und Hangmischwälder und LRT *91E0, Auenwälder mit Erle, Esche, Weide ausgelöst. Aufgrund des Bewertungsansatzes, der zunächst im Sinne des Vorhabens von einem minimalinvasiven Eingriff ausging und der Größe der dennoch verbliebenen flächigen Betroffenheiten, ist hier von einer stabilen Prognosesicherheit auszugehen.

Nicht abschließend zu beantworten bleibt die Frage, die vorwiegend juristischer Natur ist, ob die Voraussetzungen für ein Abweichungsverfahren durch das Vorhaben zu erzielen wären. Aufgrund der Betroffenheit prioritärer Lebensraumtypen müsste eine Stellungnahme der Kommission eingeholt werden, um überhaupt die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend machen zu dürfen. Andernfalls wären nur wenige Ausnahmeveraussetzungen, wie z.B. die Gründe der öffentlichen Sicherheit ausreichend, die für das Vorhaben kaum zu begründen wären.

Doch auch nach Vorliegen einer positiven Stellungnahme der Kommission müssten noch weitere Hürden genommen werden. So müsste nachvollziehbar dargelegt werden, dass keine zumutbaren Alternativen für das Vorhaben existieren. Dies schließt die Möglichkeit anderer Transportwege wie über die bestehende Straße ein. Dabei sind Abstriche bei der Zielerfüllung hinzunehmen, was dazu führen könnte, dass die bestehende Versorgung über die Straße durchaus in Betracht zu ziehen ist, wenn dadurch die erhebliche Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebiets vermieden werden kann.

Zuletzt wäre darzulegen, wie der Erhaltungszustand der betroffenen Lebensraumtypen im Netz Natura 2000 langfristig gesichert werden kann. Dabei werden v.a. die Schlucht- und Hangmischwälder, also der LRT *9180, Schwierigkeiten bereiten, da dieser sich nicht auf beliebigen Standorten, sondern nur auf flachgründigen Sonderstandorten entwickeln lässt, die i.d.R. bereits als entsprechender LRT ausgebildet sind. So bleibt nur die Möglichkeit, solche Wälder zu finden, die in ein bestehendes FFH-Gebiet eingegliedert werden können. Bevorzugt wäre das angrenzend an das

bestehende FFH-Gebiet umzusetzen, sollte das nicht möglich sein, kann die Kohärenzsicherung allerdings auch in anderen FFH-Gebieten umgesetzt werden, wenn zumindest der gleiche Lebensraumtyp zusätzlich gesichert werden kann und so der Verlust ausgeglichen wird.

In der Zusammenschau der Hürden wird daher die Betroffenheit des FFH-Gebiets und die Erfolgsaussicht einer Abweichungsprüfung nach §34 Abs. 3 BNatSchG kritisch eingestuft. Allerdings kann dazu aufgrund der vielen oben aufgeführten Unwägbarkeiten zum derzeitigen Stand der Planung keine abschließende Beurteilung abgegeben werden.

Auch im Hinblick auf die Verordnung des Naturschutzgebiets „Höllental“ wäre eine Befreiung von mehreren Verboten erforderlich. Eine solche Befreiung hätte etwas weniger Hürden, da nicht dargelegt werden müsste, dass es keine zumutbare Alternative gäbe. Im Hinblick auf die übrigen Ausnahmegründe wäre sie jedoch vergleichbar schwierig zu begründen.

Die übrigen betrachteten Schutzgebietskategorien (Naturpark „Frankenwald“, Naturpark „Thüringer Schiefergebirge/Obere Saale“, Nationales Naturmonument „Grünes Band Thüringen“) stellen dagegen keine schwerwiegenden Zulassungshindernisse für das Vorhaben dar.