

Rede von Ralf Kalich 5.5.2017 (Plenarprotokoll 6/83)

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

Zum Antrag der Fraktion der AfD - Drucksache 6/3611

Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren der demokratischen Fraktionen, ich bin ja hier nun persönlich angesprochen worden, deswegen nehme ich Sie jetzt mal auf einen kleinen Geschichtsexkurs über die Höllentalbahn mit. 1886 wurde der Abschnitt Hof-Marxgrün fertiggestellt. 1898 erfolgte die Verlängerung von Marxgrün nach Bad Steben, alles im jetzigen Landkreis Hof. Und bis zum Jahr 1897 wurde auch die Strecke zwischen Triptis und Blankenstein, da ich ja dort wohne, fertiggestellt. Das Kernstück, über das wir heute reden, ging am 15. August 1901 in den Betrieb. Seitdem gibt es die sogenannte Höllentalbahn. Das Besondere an der ganzen Geschichte war, dass in Zeiten der Kleinstaaterie, wir waren ja Fürstentum Reuß, die Höllentalbahn aufgrund eines Staatsvertrags zwischen Bayern und Preußen gebaut wurde. Der Bau erfolgte nach preußischer Bahnnorm auf bayerischem Boden, was als Besonderheit zu betrachten ist.

Die Geschichte danach ist bekannt. Bis 1945 fuhren Züge und in den letzten Kriegstagen war wohl einer der letzten Züge ein Zug mit KZ-Häftlingen aus dem Außenlager Laura bei Schmiedebach, der Blankenstein passierte. Wenige Tage später besetzten amerikanische Truppen die gesamte Region und von diesem Zeitpunkt an fuhren keine Züge mehr über die jetzige Landesgrenze von Thüringen nach Bayern. Am 31. Januar 1971 erfolgte die Einstellung des Verkehrs auf der Strecke zwischen Marxgrün und Lichtenberg, sprich bis zum Blechschmiedenhammer. Ich kann mich noch als Schüler an den Zugverkehr auf der bayerischen Seite erinnern, da man ihn deutlich gesehen und gehört hat. Später wurden auf der oberfränkischen Seite auch die Schienen demontiert, nur ein Gleisstück auf der Brücke zwischen Blankenstein und Lichtenberg blieb liegen, da konnte man sich nicht einigen, weil ein Teil auf der Seite der DDR lag und auf der anderen Seite auf bayerischem Boden.

Wie ging es danach weiter? Zu den ersten ernsthaften Bemühungen vor Ort zur Realisierung kann ich mich an den 10.10.2001 erinnern. Mir liegt die Antwort auf eine Kleine Anfrage der damaligen PDS im Deutschen Bundestag vor, die Reaktivierung der Höllenbahn vorzunehmen. Weitere Meilensteine sind die einstimmig gefassten Beschlüsse im Kreistag des Saale-Orla-Kreises, nun hören Sie gut zu, Herr Brandner, vom 22.09.2003 zur Unterstützung der Höllentalbahn und zur Aufnahme in die Planung der Planungsregion Ostthüringen. Im Vorfeld fasste auch der Gemeinderat in Blankenstein einen Beschluss zur Unterstützung der Wiederinbetriebnahme der Strecke. Alle Anträge wurden durch mich mit Unterstützung meiner Fraktion eingebracht und durch alle anderen Fraktionen unterstützt.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

In diesem Zusammenhang erhielt ich auch aus dem Thüringer Landtag ein Schreiben auf meine Anfrage zu Fragen und Möglichkeiten der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und weiter, ich zitiere: „Zu den genannten Problemstellungen wird es Beratungen unter Einbeziehung des Landkreises im Wirtschaftsministerium geben“.

Diese Worte sind unterschrieben „Mit freundlichen Grüßen Bodo Ramelow, 3. Juli 2003“. Frau Präsidentin, meine werte Damen und Herren, was danach folgte, und das muss ich leider auch sagen, war ein kollektives Versagen der Landesregierung unter Führung des alten Ministerpräsidenten Dieter Althaus. Auch das kann man nachlesen in der OTZ vom 22.07.2008 unter der Überschrift „Schroffes Nein aus Erfurt“ über den Vorstoß der bayrischen Landesregierung zur Reaktivierung der Strecke. Der damalige bayrische Bundestagsabgeordnete Hans-Peter Friedrich, CSU, späterer Innenminister, holte sich in Erfurt seinen Korb ab. Die OTZ berichtete am 22. und am 29.07.2008. Mein Kommentar dazu ist am 23.07.2008 auch nachzulesen. Er stand unter der Überschrift „Ministerpräsident Dieter Althaus fällt der Region in den Rücken“. Auch das gehört zur jüngeren Geschichte der Bemühungen zu Reaktivierung der Höllentalbahn. Ich bin aber Frau Liebetrau auch dankbar für das, was sie hier gesagt hat, denn nichts anderes lese ich jetzt bei mir in meinem Redemanuskript: Unter der neuen Landesregierung von Christine Lieberknecht erfolgte ein Umdenken. Im Koalitionsvertrag war es wieder Bestandteil der Verhandlungen und die Bemühungen in Richtung Bayern waren von da an auch seitens der Landesregierung in Thüringen wieder gegeben. Zumindest stand das Wort der Landesregierung auch wieder hinter den lokalen Akteuren von der „Verkehrsinitiative Höllennetz“ mit Fritz Sell aus Naila in Oberfranken an der Spitze und dem Holzkompetenzzentrum unter Leonhard Nossol, dem Geschäftsführer aus ZPR GmbH in Blankenstein und den kommunalen Vertretungen aus dem Kreistag des Saale-Orla-Kreises, der Gemeinde Blankenstein, der Städte Hof und Naila, die immer auf unserer Seite mitgekämpft haben. Diese haben übrigens in den Jahren ihre positive Meinung zur Reaktivierung der Strecke über Parteigrenzen hinweg nie geändert.

Nun komme ich zur jüngeren Geschichte unter der Regierung von Rot-Rot-Grün: Im Ministerium von Birgit Keller wurde schnell reagiert. Arbeitsgruppen, die den Gunstraum des ICE-Knotenpunkts Erfurt beleuchten sollten, wurden von Anfang an auch mit Vertretern besetzt, die nicht davon profitierten. Dies war neben der Stadt Sonneberg auch die Gemeinde Blankenstein. Zu dem Zeitpunkt war ich auch Bürgermeister dort. Besuche vor Ort erfolgten nicht nur durch die Ministerin, die sich mit der Bürgerinitiative an einen Tisch setzte in meinem Ort, sondern auch mit dem Bürgermeister der Stadt Gefell an der möglichen Ausbaustrecke der B 90. Denn alle, auch die Autobahnen und Bundesstraßen, bilden eine Einheit in einer modernen Infrastruktur. Wogegen ich bin, ist die einseitige Ausrichtung auf die Straße, die sich aus der Sicht der Region von heute als schwerer Fehler darstellte. Der erfolgten Einladung an das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft nach Naila in Oberfranken zur „Verkehrsinitiative Höllennetz“ unter Einbeziehung der Städte Hof und Naila folgte der Staatssekretär Herr Sühl im Auftrag der Ministerin. Der sehr sachlichen Diskussion auch mit Vertretern des BUND konnte ich persönlich beiwohnen. Aber auch der Ministerpräsident hat durch viele Telefonate und persönliche Besuche immer wieder den Gesprächsfaden gesucht und gefunden.

Der Einsatz ist also ein über viele Jahre dauernder Prozess, der nicht allein von Thüringen abhängig ist. Ich habe aber die Hoffnung, dass wir mit unseren Partnern auf der bayrischen Seite alsbald ein belastbares Ergebnis der Prüfung vorliegen haben und darauf weitere Schritte aufbauen können. Und ich habe vorhin noch mal in die Parlamentsdokumentation geguckt: Ich habe mich nicht nur geäußert, wenn der Ministerpräsident oder der damalige Fraktionsvorsitzende da waren. Meine erste Anfrage zur Höllentalbahn war eine Mündliche Anfrage hier in der Plenumsitzung am 28.04.2009 und vom 05.08.2013 habe ich noch eine Kleine Anfrage dazu gefunden. Also das ist kein Prozess, der irgendwann mal irgendwo an irgendeiner Stelle entstanden ist. Zuletzt möchte ich noch meinen Dank an die Konstrukteure der heutigen Waggons für Personen auf der Schiene richten. Nicht nur, dass sie nun wesentlich bequemer sind wie

früher, nein, sie sind auch wesentlich sicherer geworden. Was will ich damit sagen? Im Laufe der letzten Jahrzehnte sind die Trittbretter an den Waggons verschwunden. Damit ist das Aufspringen nicht mehr möglich, liebe AfD. Bleiben Sie bei Ihrem Kernthema „Fremdenhass“, von dem Sie sich nicht richtig lösen können. Wir lehnen Ihren Antrag ab, weil wir in diesem Sachthema wesentlich weiter sind, als das in Ihrem Antrag abgebildet wurde. Danke schön.

(Beifall DIE LINKE, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)