

Argumente gegen die geplanten Frankenwaldbrücken

1. Der Landkreis Hof belastet sich finanziell

Das Projekt der Frankenwaldbrücken ist finanziell gesehen eine freiwillige Leistung des Landkreises Hof. Der Kreishaushalt von 2022 lässt nicht mehr viel Spielraum. In den nächsten Jahren kommen finanzielle Belastungen durch den Bau der kommunalen Kliniken Naila und Münchberg als Pflichtaufgabe auf den Landkreis zu. Die Bezirksumlage wird, wie bereits angekündigt, in den nächsten Jahren steigen. Aufgrund der Pandemie sind die Einnahmen des Landkreises nicht zuverlässig planbar, die Wirtschaftsprognosen sinken eher.

Selbst wenn die Förderzusage im besten Falle bei gleichbleibenden Kosten eingehalten wird, bleiben derzeit 4 Millionen Euro, die der Landkreis Hof zu tragen hat. Dieses Geld sollte besser für die Daseinsvorsorge der BürgerInnen investiert werden (Hochwasserschutz, Maßnahmen gegen Klimawandel, Trinkwasser etc.).

2. Kostenexplosion

Die geschätzten **Kosten** für die Frankenwaldbrücken von anfänglich 12 Millionen Euro haben sich zum Stand März 2019 auf 22,5 Mio. Euro nahezu verdoppelt. Ob dieser Kostenrahmen eingehalten werden kann, ist bei der derzeitigen Baupreisentwicklung (Rohstoffe, Materialtransport- und Planungskosten) zu bezweifeln.

3. Fehlende sichere Förderzusagen

Ein Ministerratsbeschluss aus dem Jahr 2017 (Aigner, Seehofer, Söder) stellte eine Förderung von 80% auf die förderfähigen Kosten in Aussicht. Unklar ist, was unter "förderfähige Kosten" fällt und ob sich die Förderung auf 10 Millionen oder 22,4 Millionen Euro bezieht. Im August 2020 erteilte Wirtschaftsminister Aiwanger bei einem Aufenthalt in Lichtenberg keine verbindliche Förderzusage für die bisher veranschlagten Mehrkosten von 10 bis 12 Millionen Euro.

MdL Tim Pargent und MdL Christian Zwanziger haben 2019 bezüglich der Förderung eine Anfrage bei der Bayerischen Staatsregierung gestellt. Als Förderrichtlinie kommt für dieses Projekt die RÖFE - Förderung in Betracht. Diese ist an die Barrierefreiheit des Projektes gekoppelt. Aus einer weiteren Anfrage von MdL Klaus Adelt im Juni 2021 an das Wirtschaftsministerium geht hervor, dass für sämtliche Projekte in Bayern im Jahr 2021 22,137 Mio an RÖFE Förderung veranschlagt wurden. Eine gesonderte Veranschlagung für die Frankenwaldbrücken existiert nicht. Bisher liegen weder bei der mit dem Fördervollzug betrauten Regierung von Oberfranken, noch dem Bayerischen Wirtschaftsministerium ein Förderantrag beziehungsweise ein Antrag auf Programmaufnahme vor.

Es erscheint äußerst fraglich, ob das Gesamtvolumen der bayerischen RÖFE-Fördermittel komplett nach Oberfranken fließen würde.

Außerdem hat der Bayerische Rechnungshof vor kurzem moniert, dass eine 80 % Förderung die Ausnahme und nicht die Regel darstellen soll. (Regelförderung 50%)

4. Folgekosten

Die Unterhaltskosten der Brücken sind nicht vorhersehbar. Bei einer angedachten Nutzung von 30 Jahren ist nicht auszuschließen, dass der Landkreis, wenn der Hype der ersten Jahre nachlässt, mehr Folgekosten als Einnahmen bilanziert. Wir graben der nächsten Generation womöglich ein Millionengrab.

Das Eintrittsgeld ist derzeit mit 15 Euro geplant. Die Rentabilität der Brücken dient als Argument, damit der nächste Haushalt des Landkreises Hof genehmigt wird. Für eine vierköpfige Familie beträgt der Eintritt 60 Euro - wer zahlt das?

5. Arbeitsmarkt und Wirtschaft

Durch die Brücken entstehen lediglich schlecht bezahlte Saisonarbeitsjobs. Indirekte Arbeitsplätze in der Gastronomie sind kaum zu erwarten. Die Gastronomiebetriebe reduzieren jetzt schon Öffnungszeiten, weil kein Personal vorhanden ist. Aktuell liegt die Arbeitslosenquote im Landkreis Hof bei 3,1 % im Bereich der Vollbeschäftigung. Durch die Brücken entstehen **keine qualifizierten Arbeitsplätze**. Das Argument, durch die Brücken junge Menschen in der Region zu halten, ist Augenwischerei.

Die Konstruktion der Brücken ist aufgrund der Langlebigkeit aus Edelstahl, es werden auch für die Bodenplanken **keine heimischen Baumaterialien** wie Holz verwendet. Die Brücken selbst können nur durch Spezialfirmen gebaut werden. Wahrscheinlich werden Schweizer oder Österreicher zum Bau kommen, die Erfahrung mit dem Seilbahnbau besitzen. Die **heimische Wirtschaft wird** bei einem Großteil der Aufträge **leer ausgehen**.

6. Naturschutz: Das Höllental ist Naturschutz- und FFH - Gebiet

Der Landkreis Hof hat lediglich 0,5 Prozent seiner Fläche als Naturschutzgebiete ausgewiesen. In Bayern sind es 2,34 %, der Bundesdurchschnitt liegt bei 3,6%. Das Höllental ist mit einer Fläche von 164 ha und mit einem Anteil von 40 % an der gesamten Schutzgebietsfläche das größte und bedeutendste Naturschutzgebiet im Landkreis. Es beherbergt in Mitteleuropa nur an wenigen Orten vorkommende Vegetationszonen, bemerkenswert naturnahe Bestände heute seltener Waldtypen, und bietet vom Aussterben bedrohter Flora und Fauna Lebensraum. Umso unverständlicher erscheint die Tatsache, dass geschützte Tierarten wie Uhu, Schwarzstorch, Wanderfalke und Wildkatze, die im Höllental vorhanden sind, laut Naturschutzgutachten aufgrund der befürchteten negativen Auswirkungen des Brückenbaus aus dem Naturschutzgebiet „entnommen“ und außerhalb des für sie geschaffenen geschützten Bereiches angesiedelt werden sollen. Dies ist beschrieben in der Umweltverträglichkeitsprüfung UVP zum Vorentwurf zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes vom 8.7.2019.

Für solche Eingriffe in ein Naturschutzgebiet müssen immer Alternativen (z.B. alternative Standorte) geprüft werden. Wir gehen davon aus, dass das hier nicht oder unzureichend durchgeführt worden ist.

Eine Störung durch **Schallemissionen** ist für die sensible Tierwelt im Höllental zu erwarten und eine Abwanderung zu befürchten.

Das geplante Projekt befindet sich in großen Teilen in einem hochsensiblen **FFH-Gebiet**.

Deutschland kommt nach Ansicht der EU dem Erhalt von Schutzgebieten sowie wild lebenden Tieren und Pflanzen nicht ausreichend nach und verstößt damit gegen eine Richtlinie 92/43/EWG

der Gemeinschaft. Die **die EU-Kommission drohte** schon im Jahr 2005 Deutschland deshalb mit einer Klage. Allein für Bayern könnte die Belastung mehr als 100.000 Euro am Tag sein.

7. Klimabelastung

Der CO₂-Abdruck eines solchen neu zu errichtenden Bauwerkes ist immens. Die Brücke wird eine Edelstahlkonstruktion mit riesigen Betonfundamenten, Verankerungen und einer betonierten Aussichtsterrasse. Bis zu 33 m hohe Stahlmasten sind derzeit geplant. Der Transport der Materialien, die hilfsweise angelegten Baustrassen, die notwendigen Infrastrukturbauten (Drehkreuze, Toiletten, Rettungswege) verschlechtern die Bilanz weiterhin.

Die Erfahrungen mit den bereits bestehenden Brücken in Harz und Hunsrück zeigen, dass diese Brücken überwiegend von Tagestouristen besucht werden, die mit dem eigenen PKW anreisen.

Die 800 geplanten Parkplätze zeigen, dass dies auch im Frankenwald geschehen wird.

Laut dem erstellten Verkehrsgutachten werden überwiegend Besucher aus den Metropolregionen Nürnberg, Leipzig und Dresden erwartet. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden nur einen kleinen Teil der Gäste transportieren.

Zitat aus der Begründung zum Vorentwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan: *„Mit dem Vorhaben soll nicht nur der Tagestourismus gefördert werden, Zum einen soll der Fremdenverkehr als wichtiger Wirtschaftsfaktor der Region gestärkt werden, zum anderen im Sinne eines nachhaltigen und klimafreundlichen Tourismus Urlaub und Erholung im eigenen Land gefördert werden und so eine Alternative zu klimaschädigenden Flug- und Fernreisen aufzuzeigen“*. (Zitat mit Grammatikfehlern übernommen).

Mit den durch die Frankenwaldbrücken angelockten 400.000 Besuchern pro Jahr - es könnten sogar wegen der Attraktion „Längste Hängebrücke weltweit“ auch noch sehr viel mehr werden - werden bei einem Besetzungsgrad von zwei Personen pro Fahrzeug und einem Anteil von 90% des individuellen Reiseverkehrs viele vermeidbare Tonnen klimaschädliches CO₂ zusätzlich ausgestoßen: Wenn man für die durchschnittliche Anreise eine Entfernung von 100km annimmt und für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß 130g/km zugrunde legt, ergibt dies bei 400.000 Besuchern eine zusätzliche CO₂-Belastung von 2 x 100 km pro Fahrzeug x 130g CO₂ pro km x 180.000 Fahrzeuge = 4680 Tonnen CO₂ . Hinzu kommen die Beiträge der Reisebusse.

Durch den **Betrieb der Frankenwaldbrücken würde ein destruktiver Beitrag aus der Region im Hinblick auf die Bewältigung der Klimakatastrophe herbeigeführt**. Daran würde auch der Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen nichts ändern, solange die dafür benötigte Energie nicht aus regenerativen Quellen bezogen werden kann. Dies ist aber in den nächsten Jahren nicht darstellbar.

Auch das Argument, die Frankenwaldbrücken würden zu einem „nachhaltigen Reiseverhalten“ beitragen, ist nicht nachvollziehbar. Wer z.B. eine mehrwöchige Kreuzschiffahrt oder eine Flugreise geplant hat, wird darauf nicht verzichten wollen, nur weil er einen (Tages-)Ausflug nach Lichtenberg gemacht hat. Im Übrigen wird Massentourismus niemals nachhaltig sein.

Insgesamt steht also das Vorhaben im Widerspruch zu allen wissenschaftlichen Erkenntnissen und im Widerspruch zu den Klimazielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und dem Abkommen der Pariser Klimakonferenz von 2015.

Welche klimaschädlichen Einträge durch die Brückenteileproduktion und in der Brückenbauphase entstehen, kann hier nicht abgeschätzt werden. Aber auch sie müssen bilanziert werden.

Klimaneutralität besteht niemals aus dem Bau solcher Projekte!

8. Tourismus und heimische Gastronomie

Der Regionalplan sieht für unsere Region einen **sanften und naturnahen Tourismus** vor. Diese positive Entwicklung ist in den letzten Jahren anhand der steigenden Übernachtungszahlen auch im Frankenwald deutlich spürbar. Urlauber suchen vermehrt die noch ursprünglichen Regionen ohne den Massenandrang, wie er vor allem im Alpenraum zu finden ist. Die bekannten Urlaubsgebiete versuchen inzwischen die Urlauberströme zu verteilen. Überfrequentierte Gebiete werden gesperrt.

Das Brückenprojekt zielt jedoch genau auf diesen **Massentourismus** ab.

In den bisherigen Planungen geht man von 200.000 bis 400.000 Besuchern in den ersten Jahren aus. Setzt man das in Relation zur niedrigen Bevölkerungszahl der umliegenden Gemeinden, wird an besucherstarken Tagen die Relation beim Oktoberfest um ein mehrfaches überschritten.

Was das für die **Verkehrssituation** in den umliegenden Gemeinden bedeutet, lässt sich leicht anhand der Situation an der Geyerlay im Hunsrück und an der Titan-Brücke im Harz festmachen.

In der Regel sind es Tagestouristen, die meistens im eigenen PKW oder mit Bussen anfahren. Die Parkplätze sind nicht ausreichend, Zufahrtsstraßen und Dörfer werden zugeparkt. An Gastronomie entstehen bei den überfüllten Parkplätzen lediglich Imbissbuden. Die im Zusammenhang mit den Entwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan erstellten Verkehrsgutachten weisen grobe Fehleinschätzung auf.

Für die Gastronomie ist diese Situation **schwer steuerbar**, da bei schlechtem Wetter und während des Winters mit deutlich weniger Besuchern gerechnet werden muss, an Sonnentagen wird der Besucheransturm nicht zu bewältigen sein. Selbst unter den einheimischen Gastronomiebetrieben wird dieses Projekt von vielen abgelehnt. Beherbergungsbetriebe fürchten um die Übernachtungsgäste, die wegen der Ruhe und Entschleunigung unsere Region aufsuchen. Die Geyerlay-Brücke ist zumindest in ein Wanderkonzept eingebunden, die Titan-Brücke läuft parallel zu einer befahrbaren Staumauer und wird von den Wanderern in der Regel, weil sie kostenpflichtig ist, nicht genutzt.

Anders bei den Frankenwaldbrücken. Allein durch das Merkmal der geplanten „längsten Fußgängerhängebrücke der Welt“ mit ihren über 1000 m ist das **Konzept auf einen Eventtourismus** ausgelegt. Der Zugang zur Brücke ist nur über das Besucherzentrum von Lichtenberg aus möglich. In Issigau kann die Brücke nur verlassen oder wieder auf ihr zurückgelaufen werden. Die Brücke ist **nicht in das vorhandene Wanderwegenetz des Frankenwaldes eingebunden**. Im Gegenteil, der prämierte Frankenweg ist bereits in vorauseilenden Gehorsam vom Frankenwaldverein verlegt worden, so dass er nicht mehr über den markanten Aussichtspunkt König David verläuft. Um den Auflagen der Naturschutzbehörden Rechnung zu tragen, wird man wohl dieses sensible Areal einzäunen und das Betreten verbieten müssen.

9. Fehlendes Raumordnungsverfahren

In der Begründung des Bebauungsplans wird die längste Hängebrücke der Welt in Kombination mit Lohbachtalbrücke und Burgruine als starker Impuls für die Tourismusregion Frankenwald und als neues Highlight in der Wander- und Tourismuslandschaft bezeichnet. Die Begründung geht also selbst von einer erheblichen überörtlichen und überregionalen Bedeutung der Planungen aus. In der Werbebroschüre des Landkreises Hof vom November 2019 wird von einem „besonderen Leuchtturm-Projekt“ für die Region gesprochen. Weiterhin heißt es dort, dass die Frankenwaldbrücke bereits heute viel Aufmerksamkeit für die Region erzeugt. Es handelt sich daher auch nach Ansicht des Vorhabensträgers um ein Projekt mit überregionaler Bedeutung.

Auch aus der flächenmäßigen Größe von knapp 30 Hektar Plangebiet, der Einbeziehung von zwei Gemeindegebieten, sowie der gleichzeitigen Inanspruchnahme eines Natura-2000 Gebietes, weiterer Naturschutzflächen und einer denkmalgeschützten Burgruine folgt die erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit.

Die **Raumverträglichkeit des Vorhabens ist daher zunächst in einem Raumordnungsverfahren zu überprüfen**. Erst dadurch kann sichergestellt werden, dass die Bebauungspläne den Zielen der Raumplanung angepasst sind.

10. Fehlender Sicherheitsaspekt

Die Konstruktion der Brücke ist ein Novum und wurde so noch nie gebaut. Das birgt zum einen kaum kalkulierbare Kosten, zum anderen stellen sich Sicherheitsbedenken. Das **Eislast-** und das **Windkanalgutachten** kann bisher nur vor Ort durch KreisrätInnen eingesehen werden und ist so einer wirklich fachkundigen Überprüfung durch externe Sachverständige weitestgehend entzogen. Witterungsbedingte Gefahren wie **Eisglätte** müssen berücksichtigt werden.

Durch die Trockenheit der letzten Jahre, erkennbar an den vom Borkenkäfer befallenen Fichten, ist das Höllental durch sein geologisch bedingtes wärmeres Klima einer **erhöhten Brandgefahr** ausgesetzt. Eine unachtsam ausgetretene Zigarette oder eine weggeworfene Glasflasche kann fatale Folgen haben, zumal sich die Löscheinsätze in dem schmalen Tal und den steilen Hängen sehr schwierig gestalten dürften und die örtlichen Feuerwehren für solche Einsätze nicht ausgerüstet sind.

Rettenungskonzepte bei Einsätzen auf den Frankenwaldbrücken wurden noch nicht vorgelegt. Die derzeitige personelle Überlastung im Rettungswesen wird durch solche Mehraufgaben noch verschärft. Ein Rettungsteam, das einen Panikpatienten auf der Brücke versorgt, steht für den Herzinfarkt im Nachbarort nicht zur Verfügung. Auch die technische Rettung wird bei einer voraussichtlichen Breite der Höllentalbrücke von einem Meter anspruchsvoll. Bei Einsätzen an den zum Klettern einladenden Steilhängen ist die Bergwacht erforderlich.

11. Hygienekonzepte

Die Höllentalbrücke lässt mit ihrer Breite von einem Meter keinen ausreichenden Abstand bei Gegenverkehr zu. Im Fall einer erneuten Pandemie ist der Regelbetrieb eingeschränkt. Dies ist exemplarisch bei der Geyerlay im Hunsrück zu beobachten. Das Verwaltungsgericht Koblenz stuft die Brücke als „Freizeitparkähnliche Einrichtung“ ein. Konsequenz davon ist, dass die Brücke, die coronabedingt nur mit Aufsichtspersonal betreten werden darf, teilweise im Einbahnbetrieb betrieben wird. Momentan ist sie aufgrund von Personalmangel und aus Kostengründen sogar ganz gesperrt. (Stand 10.1.2022)

Aus den Erfahrungen der letzten beiden Pandemiejahre sehen wir es als unsinnig an, Steuergelder für ein neu entstehendes Projekt auszugeben, bei dem der Infektionsschutz nicht gewährleistet werden kann.

12. Suizidgefahr

Dieser Aspekt ist insbesondere durch den Namen „Höllental“, die Möglichkeit der Inszenierung eines möglichst eindrucksvollen Freitods mit imposanter Kulisse und die bereits erwähnte Belastung des Rettungsdienstes nicht zu vernachlässigen. Auf der Geyerlay haben sich laut Aussagen des dortigen Bürgermeisters bis zum letzten Sommer bisher vier Personen das Leben genommen. Die psychische Zusatzbelastung für Mitarbeiter, Anwohner und Rettungsdienste

durch solche Einsätze wird in der bisherigen Diskussion um den Bau der Brücken nicht offen geführt.

13. Fehlende Barrierefreiheit

Den KreisrätInnen liegt ein Entwurf zum Barrierekonzept vom Dezember 2019 vor, aus dem hervorgeht, dass die Lohbachtalbrücke, das Besucherzentrum und die Zuwege über die Stadt Lichtenberg und den Kesselfels barrierefrei geplant werden können. Die **Höllentalbrücke** hingegen kann mit den übergeordneten Zielsetzungen, konkret dem geringen Eingriff ins FFH Gebiet, und ohne weitere Kostensteigerungen **nicht barrierefrei** ausgelegt werden. Dies ist wieder hinsichtlich der Fördermöglichkeiten interessant, da die in Frage kommende Förderung nach RÖFE an die Barrierefreiheit gekoppelt ist.

14. Denkmalcharakter der Burgruine Lichtenberg

Die Burgruine und nahezu der gesamte Altstadtbereich Lichtenbergs steht unter Denkmalschutz. Die Restaurierung der Keller und der Burgmauer wurden vor einigen Jahren durchgeführt. Hierzu wurden Steuergelder in unbekannter Höhe verbaut. Da die Lohbachtalbrücke an die Burgmauer anschließt, müssen Verankerungen im Burgberg vorgenommen werden, in dem sich mehrere historische Keller befinden, die nur teilweise erschlossen sind. Archäologisch begleitete Probebohrungen wurden durchgeführt und Stabilitätsgutachten erstellt. Auch hier fehlen bisher die Nachweise.

15. Mangelnde Transparenz

Trotz mehrfacher Anfragen wird unserer Kreistagsfraktion kein oder nur ein sehr eingeschränkter, unter erschwerenden Bedingungen gewährter Einblick in die detaillierten Unterlagen gewährt. Vor der Haushaltsverabschiedung ist eine Einsichtnahme notwendig, damit wir uns über den derzeitigen Planungsstand und die verbliebenen Restmittel informieren können. Demokratie lebt von Transparenz. Letztendlich stehen wir als gewählte RätInnen in der Verantwortung.