

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Kiltz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Möglichkeiten zur Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn zwischen Siershahn und Neuwied-Engers als Zubringer zum ICE-Bahnhof Montabaur

Die **Kleine Anfrage 1781** vom 7. April 2004 hat folgenden Wortlaut:

Der Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode im Land sieht u. a. die Reaktivierung der Brexbachtalbahn von Engers nach Siershahn zur Anbindung des Rheintals an den ICE-Bahnhof Montabaur vor. Der für den Schienenpersonennahverkehr im Norden des Landes zuständige Zweckverband hatte schon vor Jahren ein diesbezügliches Gutachten in Auftrag gegeben. Allerdings ist es um die Reaktivierung in letzter Zeit ruhig geworden.

Der vorgesehene Bahntransport für die beim Bau der zweiten Röhre des Kaiser-Wilhelm-Tunnels anfallenden Aushubmassen (900 000 Tonnen, d. h. ungefähr 90 000 Lkw-Ladungen entsprechen dürfte) zu den Tongruben im Raum Siershahn bietet eine Chance, die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen. Die derzeit einzige Strecke nach Siershahn über Montabaur dürfte den Zusatzverkehr kaum aufnehmen können. Es sei denn, die Züge aus Cochem würden ausschließlich nachts fahren.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der rechtliche Status der einzelnen Abschnitte der Brexbachtalbahn?
2. Zu welchen Ergebnissen kam das Gutachten für den Zweckverband SPNV Nord zur Reaktivierung der Brexbachtalbahn (u. a. bezüglich der Kosten, der Fahrzeiten und der erreichbaren Fahrgastzahlen) und welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus dem Gutachten?
3. Woran scheitert nach Auffassung der Landesregierung die Reaktivierung der Brexbachtalbahn und wie könnten ihrer Auffassung nach die Hemmnisse beseitigt werden?
4. Welche Aktivitäten wird die Landesregierung zur Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn sowohl für Güter- wie auch Personenverkehre entwickeln?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 27. April 2004 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Streckenabschnitt Engers – Anschlussstelle Ludwig der Brexbachtalbahn ist seit 1999 formal stillgelegt. Die Anlagen befinden sich im Besitz der DB Netz AG und sind noch nicht entwidmet worden. Dieser Streckenabschnitt wird über den zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG abgeschlossenen Infrastruktursicherungsvertrag im Bestand gesichert.

Für den restlichen Streckenabschnitt Anschlussstelle Ludwig – Siershahn wird derzeit das Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchgeführt. Sofern es zur Stilllegung kommt, wird auch dieser Streckenabschnitt in den Gültigkeitsbereich des Infrastruktursicherungsvertrages einbezogen.

b. w.

Zu Frage 2 :

Die Reaktivierung der Brexbachtalbahn ist im Auftrag des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in den Jahren 2000/2001 von einem Ingenieurbüro gutachterlich untersucht worden. Hierbei ist der Bau einer Umfahungskurve beim Bahnhof Siershahn zur direkten Führung der Züge zum ICE-Bahnhof Montabaur unterstellt worden. Es können dann Fahrzeiten zwischen Montabaur und Neuwied von rd. 40 Minuten erzielt werden.

Die Nachfrageprognose hat ergeben, dass im am stärksten belasteten Abschnitt Grenzau – Ransbach mit rund 900 Reisenden am Tag (Summe aus Richtung und Gegenrichtung) zu rechnen ist. Die Kosten wurden vom Gutachter einschließlich des Abschnittes Grenzau – Höhr-Grenzhausen mit rund 1,7 Mio € abgeschätzt. Auf dieser Basis wurde vom Gutachter die Aussage getroffen, dass die Reaktivierung der Brexbachtalbahn volkswirtschaftlich sinnvoll ist.

Eine anschließend im Auftrag der DB Netz AG durchgeführte genauere Kostenermittlung hat dann jedoch zu dem Ergebnis geführt, dass unter Anwendung des Standards der DB Netz AG mit Reaktivierungskosten in Höhe von rd. 20,7 Mio. € zu rechnen ist. Hierbei ist der Abschnitt Grenzau – Höhr-Grenzhausen nicht mehr mit einbezogen. Bei dieser Höhe der Kosten kann nicht mehr mit einem positiven volkswirtschaftlichen Ergebnis der Maßnahme gerechnet werden.

Zu Fragen 3 und 4:

Die Reaktivierung der Brexbachtalbahn scheiterte bisher an den sehr hohen Kosten für die Wiederherstellung der Infrastruktur. Vor dem Hintergrund der allgemeinen angespannten Haushaltslage zeichnet sich daher derzeit kein Weg ab, wie die Reaktivierung dieser Strecke für den Schienenpersonennahverkehr umgesetzt werden könnte.

Hans-Artur Bauckhage
Staatsminister