

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Elke Kiltz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau**

### **Umsetzung der Trassensicherungsvereinbarung zur Wahrung der Reaktivierungsoption von Eisenbahnstrecken**

Die **Kleine Anfrage 242** vom 25. Oktober 2001 hat folgenden Wortlaut:

Zur Umsetzung der im April 1999 mit der DB AG abgeschlossenen Rahmenvereinbarung zur Trassensicherung im Eisenbahnbereich sollten einzelne Gutachten Aufschluss über die weitere Vorgehensweise bringen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Für welche Eisenbahnstrecken bzw. Streckenabschnitte wurden die vorgesehenen Untersuchungen gemäß § 5 Absatz 3 der Rahmenvereinbarung durchgeführt?
2. Welche Fragestellung lag den einzelnen Streckenuntersuchungen jeweils zugrunde (z. B. SPNV, Güterverkehr oder beides; wesentliche Angebotelemente)?
3. Zu welchem Ergebnis kamen diese Untersuchungen bezüglich der Kosten für die jeweils gutachterlich empfohlene Variante, der damit verbundenen Nutzungsprognose sowie des sich daraus ergebenden Nutzen-Kosten-Faktors?
4. Welche Perspektiven ergeben sich daraus für die einzelnen Strecken?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 14. November 2001 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Rahmen der Vereinbarung des Landes mit der Deutschen Bahn AG zur Bestandssicherung stillgelegter oder stilllegungsgefährdeter Eisenbahninfrastrukturen wurden für folgende Strecken Untersuchungen durchgeführt:

- Landau – Herxheim,
- Landau – Germersheim,
- Langmeil – Monsheim,
- Westerbürg – Rennerod,
- Selters – Raubach,
- Engers – Siershahn,
- Grenzau – Höhr-Grenzhausen,
- Gerolstein – Mayen,
- Diez – Kettenbach,
- Lampertsmühle-Otterbach – Weilerbach,
- Morbach – Hermeskeil.

Zu Frage 2 :

Grundlage der Untersuchungen bildete die Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs mit den Eckdaten des Rheinland-Pfalz-Taktes und des Schienengüterverkehrs.

b. w.

Zu Fragen 3 und 4:

Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen und die daraus resultierenden Perspektiven lauten wie folgt:

- Landau – Herxheim und Landau – Germersheim
  - Positiver Nutzen-Kosten-Indikator,
  - Investitionskosten von rd. 57,7 Mio. DM,
  - Verlängerung des Trassensicherungsvertrages.
- Langmeil – Monsheim
  - Positiver Nutzen-Kosten-Indikator,
  - Investitionskosten von rd. 19,7 Mio. DM,
  - Aufnahme eines saisonalen touristischen Ausflugsverkehrs an Sonn- und Feiertagen ab 27. Mai 2001.
- Westerburg – Rennerod
  - Negativer Nutzen-Kosten-Indikator,
  - Investitionskosten von rd. 11,7 Mio. DM,
  - Verlängerung des Trassensicherungsvertrages wird derzeit geprüft.
- Engers – Siershahn, Grenzau – Höhr-Grenzhausen
  - Positiver Nutzen-Kosten-Indikator,
  - Investitionskosten von rd. 11,1 Mio. DM,
  - Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Engers – Siershahn inkl. Siershahner Kurve wurde durch den Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord beschlossen.
- Gerolstein – Mayen
  - Positiver Nutzen-Kosten-Indikator,
  - Investitionskosten von rd. 17,5 Mio. DM,
  - Aufnahme eines saisonalen touristischen Ausflugsverkehrs an Sonn- und Feiertagen ab 30. Juni 2001.
- Diez – Kettenbach – Landesgrenze (– Wiesbaden)
  - Positiver Nutzen-Kosten-Indikator bei Durchbindung nach Wiesbaden,
  - Investitionskosten von rd. 26,4 Mio. DM,
  - Verlängerung des Trassensicherungsvertrages.

Hans-Artur Bauckhage  
Staatsminister