

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Kiltz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Bilanz der Streckenreaktivierungen bzw. Streckenneubauten im schienengebundenen ÖPNV in Rheinland-Pfalz

Die **Kleine Anfrage 442** vom 25. Januar 2002 hat folgenden Wortlaut:

In Rheinland-Pfalz wurden mehrere Eisenbahnstrecken reaktiviert und außerdem Streckenabschnitte in Betrieb genommen, die gemäß den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BO-Strab) betrieben werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Strecken bzw. Streckenabschnitte im schienengebundenen Verkehr in Rheinland-Pfalz wurden seit 1987 für den öffentlichen Personenverkehr (wieder) in Betrieb genommen (bitte mit Angabe der Betriebslänge, der bislang angefallenen und noch absehbar anfallenden Planungs- und Baukosten für die Infrastruktur sowie der jeweiligen Kostenträger und deren Anteile)?
2. In welchen der unter 1. genannten Fällen lag den Entscheidungen eine förmliche Standardisierte Bewertung zugrunde (bitte unter Angabe der jeweils entscheidungsrelevanten Nutzen-Kosten-Faktoren)?
 - a) Aus welchen Gründen wurde ggf. auf eine standardisierte Bewertung verzichtet und auf welchen Grundlagen wurden stattdessen die notwendigen Entscheidungen jeweils getroffen?
3. Welche Fahrgastprognosen lagen den Entscheidungen in den Fällen zu 1. zugrunde und welche Fahrgastzahlen werden aktuell auf diesen Strecken(-Abschnitten) erreicht?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 18. Februar 2002 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die seit 1987 für den regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr reaktivierten 13 Strecken mit den Angaben zu den jeweiligen Betriebslängen, den vertraglich bestimmten Planungs- und Baukosten für die Erstinstandsetzung der Schieneninfrastruktur und den Kostenträgern hierfür sind in der nachstehenden Übersicht dargestellt:

Reaktivierte Strecken	Länge in km	Kosten Erst- instandsetzung	Kostenträger
Grünstadt – Eisenberg (29. Mai 1994)	9,010	98 T€	Landkreise Bad Dürkheim und Donnersbergkreis
Eisenberg – Ramsen (28. Mai 1995)	4,490	31 T€	Landkreis Donnersbergkreis
Grünstadt – Monsheim (28. Mai 1995)	9,590	43 T€	Landkreise Bad Dürkheim und Alzey-Worms

Reaktivierte Strecken	Länge in km	Kosten Erst-instandsetzung	Kostenträger
Winden – Bad Bergzabern (24. September 1995)	10,000	179 T€	Landkreis Südliche Weinstraße
Kreuzberg – Ahrbrück (2. Juni 1996)	2,320	72 T€	Land
Winden – Wissembourg (1. März 1997)	15,838	keine Angaben vorhanden	DB Netz
Alzey – Kirchheimbolanden (30. Mai 1999)	15,160	1 056 T€	Land
Mayen – Kaisersesch (6. August 2000)	16,670	1 389 T€	Land: 1 031 T€ DB Netz: 358 T€

Auf den nachfolgend aufgeführten Strecken/Streckenabschnitten wurde ein touristischer Verkehr aufgenommen:

Reaktivierte Strecken	Länge in km	Kosten Erst-instandsetzung	Kostenträger
Hinterweidenthal – Bundenthal – Rumbach (1. Juni 1997)	15,130	186 T€	VG Dahn und Landkreis Südwestpfalz
Ramsen – Eiswoog (12. August 2001)	3,810	622 T€	Land: 489 T€ Donnersbergkreis: 133 T€
Gerolstein – Kaisersesch (30. Juni 2001)	49,605	385 T€	Land: 327 T€ Bahn: 58 T€
Langmeil – Monsheim (27. Mai 2001)	26,000	112 T€	Land: 36 T€ DB Netz: 31 T€ Donnersbergkreis: 45 T€
Wörth – Lauterburg (30. Mai 1999)	12,400 (11,1 bis Berg Grenze)	keine Angaben vorhanden	DB Netz

In Ergänzung des Netzes der Stadtbahn Karlsruhe wurde unter abschnittsweiser Nutzung des vorhandenen Streckennetzes der DB AG länderübergreifend eine neue Linie realisiert.

Stadtbahn	Ausbaulänge in km	Gesamtkosten	Kostenträger
Verlängerung der Stadtbahn von Karlsruhe bis Wörth	8,5	vorauss. 57 912 T€	Landkreis Germersheim Städte Karlsruhe und Wörth
(Der Streckenabschnitt bis Wörth Rathaus wurde am 26. September 1997 in Betrieb genommen; der Abschnitt bis Wörth Badepark ist noch im Bau.)			Förderung: Bund 60 %, Länder 25 % (Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz je nach territ. Anteil) der zuwendungsfähigen Kosten

Nach der Erstinstandsetzung der reaktivierten Strecken bzw. nach der Herstellung der neuen Eisenbahninfrastruktur sind die weiteren Planungs- und Baukosten durch den jeweiligen Betreiber zu tragen; insoweit sind Aussagen über künftige Kosten und Kostenträger derzeit nicht möglich.

Zu Fragen 2 und 2 a:

Die Reaktivierungsentscheidungen wurden jeweils auf der Grundlage von Einzelgutachten und unter Berücksichtigung entsprechender Beschlüsse der durch § 6 Abs. 2 NVG bestimmten SPNV-Aufgabenträger getroffen.

Eine förmliche Standardisierte Bewertung wurde für die in Rheinland-Pfalz reaktivierten Strecken/Streckenabschnitte nicht durchgeführt; das Verfahren ist für derartige Maßnahmen ungeeignet.

Auf die Antwort der Landesregierung zur Kleinen Anfrage der Abgeordneten Elke Kiltz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betr. Förderung des Schienenverkehrs in Rheinland-Pfalz (Drucksache 14/574) wird insoweit verwiesen.

Die Inanspruchnahme der GVFG-Bundesförderung für Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 50 Mio. € setzt das Vorliegen einer förmlichen Standardisierten Bewertung mit positivem Ergebnis voraus. Insoweit wurde für die Verlängerung der Stadtbahn von Karlsruhe bis Wörth in Ergänzung der für die Stadtbahn Karlsruhe bereits erstellten Untersuchungen eine Standardisierte Bewertung durchgeführt, die mit einem Nutzen/Kosten-Faktor von 1,5 abschloss.

Zu Frage 3:

Die aktuelle Nachfragesituation auf den im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Takts täglich bedienten reaktivierten Strecken bzw. Streckenabschnitten ist nachfolgend dargestellt. Verlässliche Prognosedaten haben für die Reaktivierungen nicht zur Verfügung gestanden.

Reaktivierte Strecken	Fahrgastzahlen 2001 *)
Grünstadt – Eisenberg – Ramsen	390
Grünstadt – Monsheim	503
Winden – Bad Bergzabern	798
Kreuzberg – Ahrbrück	364
Winden – Wissembourg	499
Alzey – Kirchheimbolanden	439
Mayen – Kaisersesch	304

*) Querschnittsbelastung Montag bis Freitag

Für die Strecken, die als touristisches Angebot nicht in den Rheinland-Pfalz-Takt integriert sind und ausschließlich saisonal an Wochenenden bedient werden, liegen folgende Fahrgastzahlen vor:

Reaktivierte Strecken	Fahrgastzahlen 2001 *)
Gerolstein – Kaisersesch	325
Langmeil – Monsheim	270

*) Querschnittsbelastung je Verkehrstag

Für die Strecken Hinterweidenthal – Bundenthal – Rumbach, Wörth – Lauterburg sowie Ramsen – Eiswoog liegen der Landesregierung keine Zahlen zum Fahrgastaufkommen vor.

Die verkehrlichen Effekte der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth wurden im Jahr 1999 besonders untersucht. Danach wurde hinsichtlich der Streckenbelastung in beide Richtungen am Querschnitt Rheinbrücke im Jahr 1998 ein Wert von 6 536 Personen erreicht (Prognose: 6 750 Personen). Neuere Zahlen liegen der Landesregierung nicht vor.

Hans-Artur Bauckhage
Staatsminister