LANDTAG RHEINLAND-PFALZ
18. Wahlperiode

Drucksache 18/1028
zu Drucksache 18/902
10. 09. 2021

Antwort

des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Stephan Wefelscheid (FREIE WÄHLER)
– Drucksache 18/902 –

Reaktivierung der Brexbachtalbahn

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 18/902 –** vom 19. August 2021 hat folgenden Wortlaut:

Im Koalitionsvertrag der Landesregierung wurde u. a. die Reaktivierung der Brexbachtalbahn für den Personen- und Güterverkehr aufgenommen. Die Bahnstrecke, die seit 1884 besteht, führt von Engers über Bendorf nach Siershahn im Westerwald. Aufgrund der Zunahme des Individualverkehrs ab den 1970er- und 1980er-Jahren wurde der Personenverkehr der Brexbachtalbahn abschnittsweise und im Jahr 1989 dann vollständig eingestellt. Bis zum Jahr 2001 erfolgte ebenfalls darüber hinaus abschnittsweise die Einstellung des Güterverkehrs.
Zu den baulichen Gegebenheiten: In Bendorf überqueren zwei stark befahrene Straßen (Hauptstraße und Brauereistraße) die Bahntrasse. Rund 20 Meter hinter dem Kreisel an der B 42 kreuzt die Brauereistraße die Trasse der Brexbachtalbahn. Der genannte Kreisel und die Brauereistraße wurden erst nach der damaligen Stilllegung der Strecke errichtet. In Spitzenzeiten passieren mehr als 800 Fahrzeuge pro Stunde diese Stelle. Würde der Bahnverkehr sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr in der geplanten Form auf dieser Strecke wieder in Betrieb genommen werden, müssten hier größere straßenbauliche Maßnahmen vorgenommen werden, um den fließenden Verkehr zu erhalten und zu sichern. Zudem wäre auch mit einer erheblichen Zunahme des Verkehrslärms zu rechnen, die weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde.
Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten für die mögliche Reaktivierung (Unterbau, Oberbau, Kunstbauwerke, Bahnübergänge, Haltepunkte und Bahnhöfe) der Bahnstrecke zwischen Engers und Siershahn (bitte nach einzelnen Punkten aufschlüsseln)?
2. Welche Maßnahmen sind für den Immissionsschutz bei einer Reaktivierung vorgesehen, und wer trägt diese Kosten?
3. Welche Sicherheitsstandards wurden hinsichtlich der Streckenführung insbesondere bei Tunneln und Viadukten getroffen bzw. sind vorgesehen?
4. Welche Maßnahmen sind geplant, um den Verkehrsfluss, insbesondere in Bendorf, bei der Querung des Schienen- und Straßenverkehrs sicherzustellen (bitte im Einzelnen aufzählen)?
5. Wie viele Fahrgäste werden nach Einschätzung der Landesregierung die Strecke der Brexbachtalbahn täglich nutzen?
6. Worauf beruht die ermittelte Schätzung der Personenzahl?

Das **Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 9. September 2021 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Die Wiederinbetriebnahme der Brexbachtalbahn ist als Ziel in der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung festgeschrieben.

Sie ist teilweise eine Eisenbahnstrecke des Bundes und teilweise eine nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahn (NE-Bahn). Deshalb gelten für die jeweiligen Abschnitte unterschiedliche Rechtsgrundlagen. Die Förderrichtlinie des Landes für Investitionen in eine Reaktivierung bzw. Ertüchtigung (VV NE-Bahnen) bezieht sich auf NE-Bahnen, wobei unter Beteiligung der Kommunen vor Ort eine Förderung von Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen grundsätzlich möglich ist.

Die DB Netz AG hat ihren Abschnitt - zwischen Engers und Siershahn - an die Eifelbahn-Verkehrsgesellschafft mbH (EVG) verpachtet. Die EVG hat eine Unternehmensgenehmigung gemäß Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG). Sie ist damit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugelassen. Dabei bezieht sich die Zulassung nicht auf die gesamte Brexbachtalbahn, sondern auf einen Teilabschnitt zwischen Engers und Bendorf-Sayn und den Teilabschnitt von Höhr-Grenzhausen über Grenzau bis Siershahn.

Seit Mai 2021 liegt der EVG die Betriebserlaubnis der Landeseisenbahnverwaltung Rheinland-Pfalz gemäß AEG für den Betrieb der Infrastruktur im Teilabschnitt von Grenzau nach Siershahn vor.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Es gibt derzeit seitens der Landesregierung keine Aufstellung über Gesamtkosten für eine Reaktivierung der Brexbachtalbahn, da sie beim aktuellen Stand der Überlegungen aufgrund einiger Unwägbarkeiten und verschiedener Varianten noch nicht belastbar darstellbar sind.

Zu Frage 2:

Bei der Reaktivierung einer Bestandsstrecke der Eisenbahn ohne Planfeststellungsverfahren sind keine Immissionsschutzmaßnahmen vorzusehen. In der Regel hat der Vorhabenträger die Kosten für mögliche Immissionsschutzmaßnahmen zu tragen.

Zu Frage 3:

Eine Reaktivierung wird unter anderem auf Grundlage der HOAI geplant, die alle erforderlichen Sicherheitsstandards berücksichtigt, wie sie zum Beispiel im Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) oder der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgeschrieben sind.

Zu Frage 4:

Mit Ausnahme der Kreuzung der Brauereistraße mit der Brexbachtalbahn, die derzeit als Überführung geplant werden soll, sollen die Sicherungsarten der bestehenden Bahnübergänge in Bendorf wieder reaktiviert werden. Ob eine Anpassung der technischen Sicherung an den aktuellen Stand der Technik eine Planfeststellung bzw. eine Plangenehmigung auslöst, obliegt unter anderem der Entscheidung des Landesbetriebs Mobilität.

Zu Frage 5:

Der Landesregierung liegt aktuell keine fundierte Schätzung der Fahrgastzahlen für einen eventuellen SPNV-Betrieb auf einer reaktivierten Brexbachtalbahn vor. Eine Untersuchung vom 30. März 2021 an der TU Dresden nennt 1 400 bis 2 500 Reisende pro Tag je nach Variante auf der untersuchten Brex- und Holzbachtalbahn.

Zu Frage 6:

Die an der TU Dresden ermittelte Schätzung baut auf der Auswertung von anonymisierten Mobilfunkdaten auf.

In Vertretung:
Katrin Eder
Staatssekretärin