

## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Hans-Josef Bracht (CDU)

### Wiederinbetriebnahme der Hunsrückquerbahn Langenlonsheim-Hermeskeil: Machbarkeit und Umsetzung

Einem Schreiben der WRS (Widmer Rail Services) Deutschland GmbH mit Sitz in Karlsruhe vom 15. Juni 2020 an den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, das auch dem zuständigen Ministerium in Mainz, einer Landtagsabgeordneten, mehreren Landräten, zwei Bürgermeistern und der IG Nationalparkbahn zugeht, ist zu entnehmen, dass die WRS Deutschland GmbH die Hunsrückquerbahn ab Dezember 2020 für Güterverkehr nutzen will.

Ziel ist es, den Abschnitt Langenlonsheim – Büchenbeuren zu nutzen, aber auch den Folgeabschnitt Büchenbeuren, Morbach bis Hermeskeil von der DB Netz AG zu pachten und die Wiederinbetriebnahme für Güterverkehr herbeizuführen. Mit der IG Nationalparkbahn will man zu einer gemeinsamen Nutzung dieses westlichen Abschnitts kommen.

Aus dem Schreiben geht weiter hervor, dass die WRS Deutschland GmbH bereits einige Trassen bei der DB Netz AG für den Netzfahrplan 2021 angemeldet hat. Dabei geht es um folgende Trassen:

- Mannheim – Morbach, die an den Verkehrstagen Sonntag bis Freitag jeweils am sehr frühen Morgen befahren werden soll.
- Morbach – Mannheim: Diese Trasse soll von Montag bis Samstag jeweils am späten Abend und in der Nacht befahren werden.
- Simmern – Milano, Verkehrstage: Montag bis Samstag mit Abfahrten jeweils nachmittags in Simmern.
- Milano – Simmern, Verkehrstage: Montag bis Samstag mit Ankunft in Simmern jeweils in der Nacht.
- Ellern – Bingen, Verkehrstage: Montag bis Samstag, Abfahrt in Ellern jeweils am Morgen.
- Bingen – Simmern, Verkehrstage: Montag bis Samstag, nachmittags.

Offenbar soll der Umschlagbahnhof „Alte Zolleiche“ ein zentraler Umschlagplatz für den Güterverkehr, insbesondere Umschlag Straße/Schiene, werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die in dem Schreiben der WRS Deutschland GmbH dargelegten Pläne hinsichtlich Ernsthaftigkeit, Realisierungschancen und Realisierungsmöglichkeiten, auch im Bezug auf den aktuellen Bauzustand der Strecke?
2. Hat die WRS Deutschland GmbH gar einen Rechtsanspruch auf Reaktivierung der Strecke und Nutzung? Wenn ja, wie begründet sich dieser, und welche Konsequenzen hat dies?
3. Müssten vor einer Reaktivierung Baumaßnahmen an der Strecke getätigt werden? Welche Kosten entstehen dadurch für wen? Wie schnell könnten die Maßnahmen realisiert werden?
4. Wie sind die Ziele der WRS Deutschland GmbH gegebenenfalls zeitlich und inhaltlich in Einklang zu bringen mit den laufenden Planfeststellungsverfahren im Streckenabschnitt Langenlonsheim – Büchenbeuren und den Zielen der IG Nationalparkbahn im Abschnitt Büchenbeuren – Hermeskeil?
5. Ist die Landesregierung darüber informiert, welche Güter auf der reaktivierten Trasse transportiert werden sollen? Wenn ja, um welche Güter handelt es sich?

Hans-Josef Bracht