RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE UND MOBILITÄT

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Klima, Energie und Mobilität
Herrn Gerd Schreiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/4625
VORLAGE

DIE MNISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mkuem.rlp.de
http://www.mkuem.rlp.de

5. Oktober 2023

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
0102-0001#2022/0110-1401 MB.0023		MB2-Landtag@mkuem.rlp.de	06131 16-5365 06131 16-175365

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 7. April 2022

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde der

TOP 9) Reaktivierung der Hunsrückbahn

Antrag der Fraktion der CDU, Vorlage 18/1626

unter Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt.

Ich berichte daher auf Basis des damaligen Sprechvermerks wie folgt:

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, zusätzliche Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Die Reduzierung des Anteils motorisierten Straßenverkehrs zu Gunsten der Schiene verringert den Ausstoß von Klimagasen und die Luftbelastung.

Verkehrsanbindung
Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten
Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)

Die Hunsrückquerbahn wurde ab Mitte der 1970er Jahren in zwei Teilabschnitten für den Personenverkehr stillgelegt, zuletzt wurde zum 1. Juni 1984 die Bedienung zwischen Langenlonsheim und Simmern eingestellt. Die Strecke liegt im Eigentum der DB Netz AG.

Im Güterverkehr erfolgte bis Juni 2010 die Kalkverladung in Stromberg, in den Jahren zuvor wurde die Bedienung in Simmern und Umgebung sowie der US-Army westlich davon eingestellt. Seitdem besteht auf der Strecke kein planmäßiger Zugverkehr.

Im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung sich festgelegt, an der Reaktivierung der Hunsrückquerbahn festzuhalten, um die Anbindung der Hunsrückregion zu verbessern.

Der Abschnitt Morbach-Büchenbeuren ist rechtskräftig stillgelegt. Für die Abschnitte Büchenbeuren-Stromberg und Stromberg-Langenlonsheim sind herabgesetzte Geschwindigkeiten von 10 bzw. 20 km/h festgesetzt. In der Praxis bedeutet dies eine erheblich erhöhte Fahrtzeit gegenüber den ursprünglich erlaubten 50 km/h.

Ich möchte nun den aktuellen Verfahrensstand bezüglich der im Antrag erwähnten Widmer Rail AG kommen:

Die Firma möchte laut Presseberichten Holztransporte bis nach Morbach durchführen. Hierzu wäre aus eisenbahnrechtlicher Sicht folgende Aktivitäten notwendig:

1. Die Aufhebung der Streckensperrung ab Stromberg Richtung Simmern. Nach Kenntnis der Landesregierung wären hierfür umfangreiche Sanierungsmaßnahmen notwendig. Diese Thematik ist nach Kenntnis der Landesregierung Gegenstand des beim Verwaltungsgericht Koblenz anhängigen Verfahrens.
2. Die förmliche Wiederinbetriebnahme der Strecke Büchenbeuren-Morbach mit einer entsprechenden Genehmigung na,ch § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz für den Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Dies schließt auch die entsprechende Herrichtung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb ein.

Die Widmer Rail AG hat gegen die Abweisung von Trassenanträgen durch die DB Netz AG eine eisenbahnrechtliche Anordnung des Eisenbahn-Bundesamts als zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Herstellung der Befahrbarkeit der Strecke erwirkt. Die DB Netz AG hat dagegen, insbesondere auch gegen den sofortigen Vollzug – bislang erfolglos –, Rechtsmittel eingelegt.

Aus diesem Vorgang ergeben sich keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Planrechtsverfahren im Personenverkehr. Denn für Güterverkehre gelten andere Anforderungen als für den Personenverkehr. So wäre ein Betrieb der Strecke mit weniger als 50 km/h Befahrbarkeit für den Personenverkehr unattraktiv.

Bestätigt sich die Entscheidung des Verwaltungsgerichtes und die DB Netz AG richtet die Strecke mit herabgesetzter Streckengeschwindigkeit auf 10 bzw. 20 km/h her, würde zunächst kein sinnvoll darauf aufbauendes Angebot im SPNV umgesetzt werden können.

Die Landesregierung wird bezüglich der Streckenreaktivierung für den Personenverkehr gemeinsam mit den beiden Aufgabenträger für den SPNV zunächst ein neues Betriebsprogramm erstellen, das den Fokus auf die Erschließung der Region legt. Anschließend wird ermittelt, welcher Infrastrukturausbau nötig ist.

Die anschließende Kostenermittlung wird notwendig sein, um beim Bund eine Anmeldung und anschließend einen qualifizierten Antrag auf Förderung nach dem Bundesprogramm des GVFG zu stellen. Denn hierfür wird ein positiver Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) gemäß der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung benötigt.

Wegen der Länge der Strecke und der daraus resultierenden hohen Investitions- und Betriebskosten ist nicht mit schnellen Entscheidungen zu rechnen.

Entscheidend wird sein, ob die Nutzen-Kosten-Untersuchung einen positiven volkswirtschaftliche Nutzen nachweist und der Bund das Projekt dementsprechend nach dem GVFG fördern könnte. Dann kann eine landesseitige Bewertung bei gleichzeitiger Betrachtung aller anderen Reaktivierungsstrecken im Land erfolgen.

Die Landesregierung wird die Streckenreaktivierung weiterverfolgen und sieht sie als integralen Bestandteil der Projektentwicklung ´Rheinland-Pfalz-Takt 2030.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Katrin Eder