



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

18. Juni 2019

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 5. Juni 2019
TOP 9 Verkehrsverbände fordern Reaktivierung von Schienenstrecken
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT- Vorlage 17/4875

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 5. Juni 2019 erhalten Sie zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt den beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

Sprechvermerk

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 5. Juni 2019

TOP 9 Verkehrsverbände fordern Reaktivierung von Schienenstrecken

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 17/4875 -

Anrede,

das Land hat die sich aus der Bahnreform in 1994 ergebenden Chancen aus der Übernahme der Verantwortung für den SPNV durch die Länder bereits frühzeitig erkannt. Seither wurden insbesondere in den 90-er Jahren in Rheinland-Pfalz rund 137 km stillgelegte Bahnstrecken reaktiviert, was auch nach den jüngsten Veröffentlichungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und der Vereinigung Allianz pro Schiene bundesweit gemeinsam mit Baden-Württemberg einen Spitzenwert darstellt.

In den aktuellen Koalitionsverträgen auf Bundes- und Landesebene finden sich darüber hinaus weitere Ausführungen zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken. Bereits in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 14. August 2018 war die Thematik unter TOP 1 im Zusammenhang mit dem Projekt zur Reaktivierung der Aartalbahn thematisiert worden. Ich verweise insofern auf die Ausführungen im schriftlichen Bericht der Landesregierung.

Die im Mai 2019 veröffentlichte Broschüre des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen greift insbesondere die politische Zielsetzung im Koalitionsvertrag des Bundes auf, bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden zu gewinnen wie bisher und gleichzeitig mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken kann dabei eines der Instrumente sein, um diese Zielsetzung zu erreichen. Aus Sicht der Landesregierung sind in diesem Zusammenhang allerdings einige Rahmenbedingungen zu beachten, die bei der Umsetzung solcher Projekte zu beachten sind bzw. deren Umsetzung mit beeinflussen.

Wie auch in der Broschüre des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen ausgeführt, ist nicht in jedem Falle die Reaktivierung einer Bahnstrecke gegenüber der Erschließung durch Busverkehre vorzugswürdig. Nach den Ausführungen in

dieser Broschüre können Gründe für einen ggf. aufgewerteten Busverkehr statt einer Streckenreaktivierung beispielsweise der siedlungsferne oder mit Umwegen verbundene Verlauf einer Eisenbahnstrecke, die bessere Flächenerschließung durch den Bus oder die Einbindung in ein regional bedeutendes integriertes Busnetz mit einheitlichen Qualitätskriterien sein. Dies kann insbesondere auf Strecken in ländlichen Regionen ohne eine direkte Verbindung zu den Oberzentren zutreffen.

Das Land hat daher bereits gemeinsam mit den regionalen Aufgabenträgern für große Teile von Rheinland-Pfalz ÖPNV-Konzepte entwickelt, die einen Quantensprung für das Busangebot in den Regionen darstellen. Die Inbetriebnahme der ersten auf der Grundlage dieser Konzeption ausgeschrieben Teilnetze in der Eifel ist Ende 2018 erfolgt. In wenigen Jahren wird damit ein landesweites integriertes und aufeinander abgestimmtes Bus- und Bahnnetz in Rheinland-Pfalz bestehen, über das die Daseinsvorsorge im Bereich der Mobilität der Bevölkerung flächendeckend dargestellt werden kann.

Weiterhin haben sich die gesetzlichen und auch gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für die Baurechtsbeschaffung und den Betrieb von Bahnstrecken in den zurückliegenden Jahren grundlegend geändert. Als Beispiel sei hier der Wegfall des so genannten Schienenbonus, der geringere Lärmschutzvorsorgemaßnahmen bei Schienenprojekten vorsah, genannt. Zudem hat sich die Akzeptanz des Bahnverkehrs in der Bevölkerung insbesondere vor dem Hintergrund der Themenbereiche Lärm und Schall signifikant geändert. Dies führt dazu, dass sich Verfahren für die Beschaffung von Baurecht für Bahninfrastrukturprojekte tendenziell verlängert haben.

Damit einher gehen gesteigerte Kosten für Bahnprojekte, die noch durch die konjunkturell bedingten massiven Steigerungen der Baupreise verstärkt werden. Neben der notwendigen Darstellung der Finanzierung der erhöhten Kosten, wozu zusätzliche Mittel notwendig sind, hat dies auch Einfluss auf den notwendigen Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Projekte. Wie das Projekt Reaktivierung Aartalbahn zeigt, das auch Thema in der Ausschusssitzung am 14.08.2018 war, wird es gerade bei Projekten im Bahnbereich zunehmend schwierig, im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung einen belastbaren Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens zu führen.

Ich will jetzt auf die einzelnen in der Broschüre des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen genannten Schienenstrecken eingehen und über den Stand der Projekte bzw. deren Perspektiven berichten. Da für alle diese Projekte die Planfeststellungsverfahren noch nicht abgeschlossen sind, sind auch die endgültigen Kosten für die Umsetzung der Projekte noch nicht bekannt. Die

Umsetzung aller dieser Projekte steht daher grundsätzlich noch unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der notwendigen Haushaltsmittel sowie dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit.

1. Reaktivierung SPNV auf der Trierer Weststrecke

Das Vorhaben Reaktivierung SPNV auf der Trierer Weststrecke befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Aktuell läuft das Anhörungsverfahren beim Landesbetrieb Mobilität als zuständige Landesbehörde, der nach Abschluss dieses Verfahrens einen Bericht an das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde versenden wird.

Belastbare Aussagen zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sind seitens der Landesregierung nicht möglich. In den bisherigen Planungen ist ein Abschluss des Planfeststellungsverfahrens noch in 2019 vorgesehen.

Vor dem Hintergrund dieser Imponderabilien sind belastbare Aussagen zu einem möglichen Inbetriebnahmetermin erst möglich, wenn das Baurecht vorliegt.

2. Reaktivierung Homburg - Zweibrücken

Bei diesem gemeinsamen Projekt mit dem Saarland läuft derzeit die Entwurfsplanung, die nach Auskunft der DB AG im 1. Quartal 2020 vorliegen soll. Das daran anschließende Planfeststellungsverfahren soll im 1. Quartal 2023 abgeschlossen sein, sodass nach einem für Ende 2023 vorgesehenen Baubeginn die Inbetriebnahme frühestens im 1. Quartal 2025 erfolgen könnte.

3. Hunsrückbahn Langenlonsheim - Simmern

Das Projekt Reaktivierung der Hunsrückbahn befindet sich bereits seit längerer Zeit im Planfeststellungsverfahren. Das Planfeststellungsverfahren ist dabei in zwei Abschnitte aufgeteilt.

Für den Abschnitt 1 (VG Kirchberg) wurde das Anhörungsverfahren schon vor längerer Zeit abgeschlossen; der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes wird frühestens im Sommer 2019 erwartet. Für den deutlich längeren Abschnitt 2 (Gebiet der VG'en Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen und Simmern) wurde der Erörterungstermin im November 2016 in Simmern durchgeführt. Das Anhörungsverfahren beim LBM für diesen Abschnitt ist aber noch nicht beendet. Ein Planfeststellungsbeschluss wird daher frühestens Ende 2019 erwartet.

Die weitere Inbetriebnahme der Hunsrückbahn ist abhängig vom weiteren Verlauf der Planfeststellungsverfahren, den Verhandlungen zum Realisierungs- und Finanzierungsvertrag (RuFV) mit der DB Netz AG und der finanziellen Situation im Gesamtbereich ÖPNV/SPNV zu diesem Zeitpunkt. Die reine Bauzeit für die Reaktivierung beträgt gut drei Jahre.

4. Aartalbahn

Nachdem das Projekt zur Reaktivierung des SPNV auf der Aartalbahn von Limburg/Diez nach Hahnstätten nach der Veröffentlichung des Prüfungsergebnisses des Landesrechnungshofs Anfang 2018 nicht mehr weiter verfolgt wird, hat das Land Kontakt mit dem Land Hessen im Hinblick auf die Untersuchung einer durchgehenden Reaktivierung der Aartalbahn aufgenommen.

Bezugnehmend auf die in der Zwischenzeit laufenden Planungen zur Errichtung einer Citybahn Mainz – Wiesbaden – Bad Schwalbach, bei dem auch ein Teil der Trasse der Aartalbahn genutzt werden soll, wird in Kürze eine gemeinsame Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben für eine durchgängige SPNV-Reaktivierung von Diez über Hahnstätten bis Bad Schwalbach, wo ein Umstieg in die Citybahn erfolgen kann. Die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie sollen Ende 2019 vorliegen. Auf dieser Grundlage müssen dann die Entscheidungen über den weiteren Fortgang des Projekts fallen.

5. Eifelquerbahn

Die Planungen zur Reaktivierung des SPNV auf der Eifelquerbahn wurden Ende 2012 eingestellt, da eine Finanzierung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen durch das Land wegen der fehlenden Wirtschaftlichkeit nicht möglich war. Da seitens der Kommunen kein Interesse an einer Beteiligung an einem überwiegend touristisch orientierten Projekt nach der Förderrichtlinie VV NE-Bahnen des Landes besteht, haben die kommunalen Gebietskörperschaften Beschlüsse gefasst, dass die Trasse der Eifelquerbahn von der DB erworben werden und für die Neuanlage eines Radwegs genutzt werden soll.

Allerdings läuft derzeit noch das eisenbahnrechtliche Stilllegungsverfahren für die seit Ende 2013 vom letzten Betreiber gesperrte Bahnstrecke. Im Verfahren haben sich zumindest zwei Bewerber gemeldet, die Interesse an der Übernahme und dem Weiterbetrieb der Bahnstrecke signalisiert haben. Sofern das Verfahren nicht mit einer Stilllegung der Strecke beendet und die Strecke auf einen neuen Bahnbetreiber übergehen sollte, laufen die Beschlüsse der Kommunen zur Anlage eines Radwegs vermutlich ins Leere.

Die Landesregierung verfolgt die Entwicklungen und ist grundsätzlich bereit, sich weiter aktiv und in enger Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften im Rahmen der rechtlichen Rahmenbedingungen in ein Zukunftskonzept für die Eifelquerbahn einzubringen.

6. Zellertalbahn

Nachdem für die Reaktivierung des SPNV auf der Zellertalbahn kein volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden konnte, verfolgen die Kommunen seit 2012 eine Ertüchtigung der Bahnstrecke für die Fortsetzung der touristischen Verkehre sowie die Reaktivierung des Schienengüterverkehrs. Der Donnersbergkreis will zukünftig als Eisenbahninfrastrukturunternehmen fungieren.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Prüfung der SPNV-Reaktivierung der Aartalbahn durch den Landesrechnungshof, hat der Kreis das Land gebeten, die Unterlagen vor einer abschließenden Prüfung und Bescheidung dem Rechnungshof vorab zur Kenntnisnahme zuzuleiten. Der Landesrechnungshof hat sich entschieden, vorab in die vertiefte Prüfung des Vorhabens einzusteigen. Der Abschluss dieses Verfahrens ist offen, so dass auch noch keine belastbare Aussage erfolgen kann, wann eine Bewilligung einer Landeszuwendung und damit der Beginn der Sanierungsarbeiten an der Zellertalbahn erfolgen kann.

7. Brexbachtalbahn Engers – Siershahn

Für eine Reaktivierung der Brexbachtalbahn gibt es nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen aktuell kein belastbares Konzept, dass auch von den kommunalen Gebietskörperschaften mitgetragen würde.

Derzeit verfolgt die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft die Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke und hat entsprechende eisenbahnrechtliche Genehmigungsanträge beim MWVLW gestellt. Im März 2019 wurde der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft eine erste Genehmigung für den Betrieb eines Teilabschnitts der Brexbachtalbahn von Siershahn bis Grenzau erteilt. Der weitere Fortgang des Genehmigungsverfahrens für die restliche Strecke Grenzau – Engers und den Anschluss an den Bf Engers an der rechten Rheinstrecke und damit die Umsetzung der durchgehenden Reaktivierung der Brexbachtalbahn ist noch offen.

8. Verlängerung Ahrtalbahn von Ahrbrück bis Adenau

Der Ende 1999 stillgelegte Streckenabschnitt ist zurückgebaut und wurde in 2004 entwidmet. Zumindest Teile der alten Trasse wurden für den Bau der OU B 257

Hönningen benötigt. Eine Reaktivierung würde einen kompletten Neubau in dem engen Tal bedingen. Auch wegen der zumindest in Teilen notwendigen Trassierung der Strecke durch Ortslagen erscheint eine Unterstützung des Projekts durch die kommunalen Gebietskörperschaften für eine Umsetzung des Projekts fraglich.

9. Strecke Neubrücke (Nahestrecke) – Birkenfeld

Auf der 1991 stillgelegten Bahntrasse wurde Ende der 90-er Jahre ein Radweg angelegt. Auch vor diesem Hintergrund haben sich die kommunalen Gebietskörperschaften in der Presseberichterstattung sehr verwundert über die Reaktivierungsempfehlung für diese Strecke geäußert. Vor diesem Hintergrund sind auch für dieses Projekt seitens der Landesregierung keine weiteren Aussagen möglich.

Abschließend ist daher aus Sicht der Landesregierung anzumerken, dass die Broschüre des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken durchaus nützliche Anregungen liefert, gleichzeitig aber auch aufzeigt, dass die Reaktivierung von Bahnstrecken nicht in jedem Fall zielführend ist und damit auch ein in das SPNV-Angebot integriertes ergänzendes Busangebot in einigen Regionen der zielführendere Weg sein kann. Aus diesem Grund hat Rheinland-Pfalz bereits vor einigen Jahren die Erarbeitung regionaler ÖPNV-Konzepte angestoßen. Die Umsetzung dieser Konzepte im Rahmen von Neuausschreibungen erfolgt nun sukzessive in den nächsten Jahren.

Parallel dazu verfolgt die Landesregierung auch weiterhin Projekte zur Reaktivierung von Bahnstrecken aktiv weiter, wobei die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu beachten sind. Über die in der Broschüre des Landes genannten Projekte hinaus, hat Mitte Mai 2019 die Verbandsversammlung des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Süd beschlossen, dass die Geschäftsstelle des Zweckverbands und das Land eine Machbarkeitsuntersuchung für die stillgelegten Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim beauftragen sollen.