



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

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
17/7449
VORLAGE

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

4 . November 2020

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 2. September 2020

TOP 15 Aktueller Stand und Perspektive Brohltalbahn und Zellertalbahn
Antrag der Fraktion der FDP nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/7016

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der vorgenannte Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 2. September 2020 mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt. Gemäß diesem Beschluss berichte ich wie folgt:

Das Land hat die aus der Bahnreform in 1994 resultierenden Chancen in Bezug auf die Übernahme der Verantwortung für den SPNV durch die Länder bereits frühzeitig erkannt. Seither wurden in Rheinland-Pfalz rund 137 km stillgelegte Bahnstrecken reaktiviert, was bundesweit gemeinsam mit Baden-Württemberg einen Spitzenwert darstellt.

Es gibt aber auch noch eine Reihe von in Betrieb befindlichen Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz, die derzeit ohne regelmäßigen SPNV sind und bei denen es aus verschiedenen Gründen heraus kurz- und mittelfristig keine Perspektiven für eine Reaktivierung des SPNV gibt. Dazu zählt u. a. auch die Brohltalbahn. Aus den Einnahmen bei diesen Bahnstrecken – den so genannten Trassenentgelterlösen der die Strecken nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, lassen sich regelmäßig nicht die Mittel erwirtschaften, um die notwendigen Investitionen für einen dauerhaften und nachhaltigen sicheren Betrieb dieser Bahnstrecken zu gewährleisten.

Die Landesregierung hat daher in der aktuellen Koalitionsvereinbarung u. a. festgelegt, dass die so genannten NE-Bahnen – also die Bahnstrecken, die nicht von der Deutschen Bahn AG betrieben werden – ein wichtiger wirtschaftlicher und touristischer



Faktor sein können. Das Land unterstützt daher Reaktivierungs- und Ertüchtigungsprojekte entsprechender Bahnstrecken ohne täglichen SPNV überall dort, wo Kommunen bereit sind, sich finanziell zu engagieren. Für diesen Förderzweck wurde bereits im März 2016 eine eigene Förderrichtlinie VV NE-Bahnen veröffentlicht, mit der die Rahmenbedingungen für entsprechende Projekte vorgegeben wurde.

Vor dem Hintergrund der damals gerade erst veröffentlichten Ergebnisse der Rechnungshofprüfung des Projekts Reaktivierung Aartalbahn Diez – Hahnstätten, hatte die Landesregierung nach Abstimmung mit dem Donnersbergkreis als Antragsteller für das Projekt Zellertalbahn Anfang 2019 die Antragsunterlagen vor einer abschließenden Bearbeitung vorab dem Rechnungshof zugeleitet. Der Rechnungshof hatte dann entschieden, in die Prüfung der Antragsunterlagen vertieft einzusteigen und hat im Anfang Februar 2020 veröffentlichten Jahresbericht 2020 umfangreich und kritisch zu diesem Projekt Stellung genommen.

In der Zwischenzeit konnten die wesentlichen Anmerkungen des Rechnungshofs zu dem Projekt abgearbeitet werden. Insbesondere im Hinblick auf die Anmerkungen zur finanziellen Situation des Donnersbergkreises als Antragsteller und zukünftiger Betreiber der Bahnstrecke konnte mit den zu beteiligenden Ressorts in der Landesregierung das Einvernehmen in dem hierfür vorgeschriebenen Verfahren nach § 18 Landesfinanzausgleichsgesetz erzielt werden. Vor diesem Hintergrund konnte am 15. September 2020 der Zuwendungsbescheid über eine Landeszuwendung in Höhe von rund 6,7 Mio. € (das entspricht 85 % der zuwendungsfähigen Kosten) für die Ertüchtigung der Zellerbahn an den Donnersbergkreis überreicht werden.

Damit werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die notwendigen Investitionen an der Zellertalbahn angestoßen werden können. Die Umsetzung dieses Projekts ist nach den Angaben des Donnersbergkreises in den Jahren 2020 bis 2022 vorgesehen. Von Seiten der Landesregierung kann derzeit allerdings nicht eingeschätzt werden, ob bereits im Jahr 2021 eine Wiederaufnahme der Verkehre auf der Zellertalbahn möglich sein wird.

Wenn man sich die Lage der Zellertalbahn mit Bahnstreckennetz in Rheinland-Pfalz ansieht, wird deutlich, dass diese Strecke in den Bahnhöfen Langmeil und Monsheim auf beiden Seiten an bestehende Bahnstrecken mit Schienenpersonennahverkehr anschließt und auch Potential als Umleiterstrecke z. B. bei einer Havarie oder Überlastung der Pfalzstrecke von Kaiserslautern nach Mannheim hat. Zudem stellt die Strecke zumindest entfernungsmäßig die schnellste Verbindung zwischen den Zentren



Kaiserslautern und Worms dar. Mit der jetzt anstehenden Ertüchtigung der Zellertalbahn werden damit auch die Voraussetzung dafür geschaffen, mittel- oder langfristig erneut die Möglichkeiten der Reaktivierung des SPNV auf der Strecke zu prüfen.

Für das Projekt Brohltalbahn konnte ich bereits vor wenigen Wochen persönlich bei meinem Besuch im Brohltal in Burgbrohl den Zuwendungsbescheid des Landes für die grundlegende Sanierung der Brohltalbahn Brohl-Lützing nach Engeln an den Bürgermeister der Verbandsgemeinde Brohltal übergeben. Auch hier beteiligt sich das Land mit einem Finanzierungsanteil von 85 % (das entspricht ca. 4,7 Mio. €) an den Kosten der Sanierung der Strecke.

Gerade die Brohltalbahn entspricht mit der Besonderheit als Schmalspurbahn und dem historischen Fahrzeugmaterial, wozu u. a. eine betriebsfähige Dampflokomotive aus den Anfangsjahren der Brohltalbahn aus dem frühen 20-ten Jahrhundert zählt, am ehesten den Vorstellungen, die man hat, wenn man so genannte Museumsbahnen denkt, die sich einer regen touristischen Nachfrage erfreuen.

Deshalb bin ich sehr glücklich, dass mit der Umsetzung dieses Projekts die bereits seit vielen Jahren sehr erfolgreichen und von einem nachhaltigen ehrenamtlichen Engagement getragenen touristischen Verkehre auf der Strecke fortgesetzt werden können. Nicht zu vergessen ist dabei auch der Güterverkehr auf der Strecke, die die letzte bundesweit im regelmäßigen Schienengüterverkehr genutzte Schmalspurbahn ist.

Die Umsetzung dieses Projekts ist nach den vorliegenden Informationen in den Jahren 2020 bis 2023 vorgesehen. Ziel ist es dabei, die Einschränkungen für die bestehenden Verkehre möglichst gering zu halten, weshalb vorrangig in den verkehrsschwachen Zeiten im 3. und 4. Quartal gebaut werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing