

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)
– Drucksache 17/12378 –

Reaktivierung von Bahnstrecken

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/12378** – vom 10. Juli 2020 hat folgenden Wortlaut:

Immer wieder wird über eine mögliche Reaktivierung von Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz spekuliert. Nach konkreten Plänen für die Hunsrückbahn werden nun auch die Zellertalbahn sowie die Eifelquerbahn genannt.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche Strecken in Rheinland-Pfalz eignen sich potenziell für eine Reaktivierung (bitte auflisten)?
2. Für welche dieser Strecken liegt eine Kosten-Nutzen-Rechnung vor (bitte auflisten mit Datum und Wert)?
3. Für welche Reaktivierungsvorhaben werden zurzeit Kosten-Nutzen-Rechnungen, Machbarkeitsstudien oder weitere Gutachten erstellt (bitte nach Art auflisten)?
4. Welche Strecken plant die Landesregierung in den nächsten zehn Jahren zu reaktivieren?
5. Nach welchen Kriterien sollte nach Meinung der Landesregierung über eine Reaktivierung entschieden werden?
6. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung bezüglich Reaktivierungen von Bahnstrecken in der ausstehenden Novellierung des Nahverkehrsgesetzes?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 30. Juli 2020 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Zur Reaktivierung stillgelegter Eisenbahninfrastrukturen hat sich die Landesregierung umfassend im Rahmen der Beantwortung einer Großen Anfrage im April 2020 – Drucksache 17/11670 – geäußert. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei einem Großteil der genannten Strecken um in Betrieb befindliche und damit nicht um nach den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes stillgelegte Strecken handelt. Rechtlich gesehen handelt es sich damit bei einer Vielzahl der genannten Strecken nicht um die Reaktivierung stillgelegter Strecken, sondern um Überlegungen für nachhaltige Investitionen zur Ertüchtigung und Modernisierung der Bahnstrecken für einen attraktiven Verkehr.

Unter Bezugnahme auf die im Landesnahverkehrsgesetz geregelten Zuständigkeiten betreibt die Landesregierung insbesondere Projekte zur Reaktivierung oder Ertüchtigung von Bahnstrecken für eine Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Darüber hinaus wurde mit Veröffentlichung der Verwaltungsvorschrift „Förderung der Investitionen für die Reaktivierung oder Ertüchtigung von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes (VV NE-Bahnen)“ im Ministerialblatt vom 31. März 2016 die Voraussetzung dafür geschaffen, Bahnstrecken auch für Zwecke außerhalb des täglichen SPNV zu reaktivieren bzw. zu ertüchtigen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Folgende Strecken in Rheinland-Pfalz eignen sich potenziell für eine Reaktivierung (s. auch die Auflistung in der Antwort auf Frage 2 zur Großen Anfrage „Reaktivierung stillgelegter Eisenbahninfrastruktur in Rheinland-Pfalz“ – Drucksache 17/11670 –:

1. Ehrang – Igel
2. Langenlonsheim – Büchenbeuren
3. Altenkirchen – Siershahn
4. Montabaur – Wallmerod

5. Bitburg-Erdorf – Bitburg Stadt (nicht-öffentliche Infrastruktur)
6. Grünstadt – Neuoffstein (nicht-öffentliche Infrastruktur)
7. Langmeil – Monsheim
8. Brohl – Engeln
9. Lambrecht – Elmstein
10. Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach
11. Diez – Landesgrenze Hessen (– Wiesbaden)
12. Landau – Germersheim
13. Landau – Herxheim
14. Altenglan – Staudernheim
15. Gerolstein – Kaisersesch
16. Engers – Siershahn
17. Westerburg – Rennerod
18. Büchenbeuren – Landesgrenze Saarland (– Türkismühle)
19. Prüm – Gerolstein

In Bezug auf die Strecke Prüm – Gerolstein wird seitens öffentlicher Stellen kein Nutzungsinteresse geltend gemacht. Die Kommunen als Träger der Planungshoheit – und im vorliegenden Fall auch als Grundstückseigentümer – beabsichtigen vielmehr eine touristische Nutzung der Strecke als Radweg. Auch übergeordnete Planungen sehen keine Reaktivierung der Strecke vor.

Zu Frage 2:

Von den in Frage 1 genannten Strecken in Rheinland-Pfalz liegen für die nachfolgend dargestellten Strecken aktuelle Kosten-Nutzen-Rechnungen vor.

SPNV-Reaktivierungen (vom Land beauftragt):

Strecke	Datum	Ergebnis
Ehrang – Igel	20. Mai 2020	1,26

Ertüchtigung für touristische Verkehre/Schienengüterverkehr nach der Förderrichtlinie VV NE-Bahnen (von den Antragstellern nach VV NE-Bahnen beauftragt):

Strecke	Datum	Ergebnis
Langmeil – Monsheim	März 2020	4,15
Brohl – Engeln	Januar 2020	1,75
Lambrecht – Elmstein	September 2017	1,53
Hinterweidenthal Ost – Bundenthal-Rumbach	Dezember 2019	1,12

Zu Frage 3:

Es wird auf die Auflistung in der Antwort zu den Fragen 4 und 7 zur Großen Anfrage „Reaktivierung stillgelegter Eisenbahninfrastruktur in Rheinland-Pfalz“ – Drucksache 17/11670 – verwiesen.

Zu Frage 4:

Bei der Reaktivierung bzw. Ertüchtigung von Bahnstrecken handelt es sich um komplexe Projekte, bei denen eine Reihe von Rahmenbedingungen Einfluss auf die zeitliche Umsetzung der Projekte hat. Hier ist vor allem die Beschaffung des Baurechts im Rahmen von Planfeststellungsverfahren zu nennen. In Abhängigkeit von der Komplexität des Vorhabens sowie der Anzahl der Einwendungen bzw. Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss werden allein für die Baurechtsbeschaffung mehrere Jahre benötigt werden. Zudem ist bei solchen Verfahren, gerade bei Projekten zur Reaktivierung des SPNV, neben der Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen auch die Finanzierung der Entgelte für die Bestellung des SPNV von maßgeblicher Bedeutung. Zu Strecken, die sich derzeit in einem frühen Planungsstadium befinden können vor diesem Hintergrund daher derzeit noch keine Aussagen getroffen werden, ob überhaupt bzw. wann diese Strecken ggf. reaktiviert werden.

Bei zwei Strecken, die bereits einen detaillierten Planungsstand erreicht haben, geht die Landesregierung nach derzeitigem Sachstand davon aus, dass eine Reaktivierung für den SPNV erfolgt. Hierzu gehört neben der SPNV-Reaktivierung auf der Strecke Ehrang – Igel (Weststrecke Trier) auch die gemeinsam mit dem Saarland betriebene SPNV-Reaktivierung auf der Strecke Homburg – Zweibrücken, wobei jedoch der Reaktivierungsabschnitt territorial im Saarland liegt.

Darüber hinaus wurde bereits vor einigen Jahren das Planfeststellungsverfahren für die SPNV-Reaktivierung auf der Hunsrückbahn zum Flughafen Hahn angestoßen. Sobald hierzu das Baurecht vorliegt, muss über die weitere Umsetzung dieses Projekts entschieden werden.

Zu Projekten nach der Verwaltungsvorschrift VV NE-Bahnen werden seitens der Landesregierung Zuwendungen gewährt, im Übrigen liegt die Projektverantwortung in den Regionen. Nach derzeitigem Sachstand sind der Landesregierung die unter der Antwort zu Frage 2 genannten Strecken bekannt. Hinzu kommt die Strecke Altenkirchen – Siershahn, die derzeit fast ausschließlich im Schienengüterverkehr genutzt wird.

Zu Frage 5:

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 7 zur Großen Anfrage „Reaktivierung stillgelegter Eisenbahninfrastruktur in Rheinland-Pfalz“ – Drucksache 17/11670 – verwiesen.

Zu Frage 6:

Das sich derzeit in der Novellierung befindliche Nahverkehrsgesetz regelt die Aufgabenträgerschaft, die grundsätzlichen Ziele sowie die Planung, Finanzierung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Festlegung von Fördertatbeständen und -bedingungen im Einzelnen erfolgt in Verwaltungsvorschriften. Verkehrliche Aussagen zu konkreten Projekten erfolgen zukünftig auch durch das neue Instrument des Landesnahverkehrsplans.

In Vertretung:
Daniela Schmitt
Staatssekretärin

