

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernhard Henter und Arnold Schmitt (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Ausbau der Schienenverbindung Trier – Luxemburg I

Die **Kleine Anfrage 2462** vom 23. September 2009 hat folgenden Wortlaut:

In der Presse ist zu vernehmen, dass die deutsche und die luxemburgische Seite unterschiedliche Aussagen über die Verhandlungen zur Beteiligung Luxemburgs am Ausbau der Moselstrecke zwischen Koblenz und Luxemburg treffen. So sind insbesondere die Begründung und der Zeitpunkt einer Absage Luxemburgs strittig. Von Luxemburger Seite wird davon gesprochen, dass die deutsche Seite bereits 2007 auf eine Beteiligung verzichtet hätte. Die deutsche Seite stellt insbesondere die fehlende Bestandsgarantie für Intercityverbindungen als Absagegrund Luxemburgs dar.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie steht die Landesregierung zu der Äußerung, dass bereits 2007 von deutscher Seite auf eine luxemburgische Beteiligung verzichtet wurde?
2. Warum wurde letztendlich auf die kostengünstigste Variante mit dem alleinigen Ausbau der Zweigleisigkeit bei Igel zurückgegriffen?
3. Wie steht die Landesregierung zu den noch im Januar durch die Bahn als notwendig bezeichneten Maßnahmen Konzer Brücke und Ausbau Konz-Karthaus?
4. Welche Verhandlungspositionen wurden von luxemburgischer Seite vertreten im Bezug auf einen Ausbau als Schnellverbindung?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 15. Oktober 2009 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Bereits Ende 2006 sind wegen einer finanziellen Beteiligung des Großherzogtums Luxemburg an dem Ausbau der Mosel-Syretal-Strecke auf deutscher Seite (Trier bis Wasserbillig) als Projekt des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zwischen dem Bund, dem Land Rheinland-Pfalz und dem Großherzogtum Luxemburg Verhandlungen geführt worden. Hierbei hat das Großherzogtum Luxemburg als Voraussetzung für eine wie auch immer geartete Beteiligung an den Ausbaukosten erwartet, dass das Bedienungsangebot in einer gewissen Qualität, insbesondere bei der Mindestanzahl von Zugverbindungen, aufrechterhalten wird.

Da aber weder die Deutsche Bahn (DB) AG noch der Bund in der Lage waren, eine derartige Zusicherung für den Fernverkehr zu geben, ist eine mögliche finanzielle Beteiligung des Großherzogtums Luxemburg von Seiten des Bundes nicht mehr weiter verfolgt worden.

Hinzu kommt, dass der Bund Infrastrukturmaßnahmen bei seinen Eisenbahnen im Rahmen des BVWP nur dann finanziert, wenn sich für die jeweilige Maßnahme ein volkswirtschaftlicher Nutzen nachweisen lässt. Die Planungen der DB AG hatten jedoch ergeben, dass sich die Kosten für den Ausbau der Moselbrücke bei Karthaus gegenüber den ursprünglichen Planungen verzehnfacht haben.

Vor diesem Hintergrund hat der Bund den volkswirtschaftlichen Nutzen nicht mehr als gegeben angesehen. Es verblieb somit die vergleichsweise kostengünstige Maßnahme des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus bei Igel.

b. w.

Zu Frage 3:

Die Landesregierung vertritt weiterhin die Auffassung, dass der Ausbau der in der vorliegenden Frage als „Konzer Brücke“ bezeichneten Moselbrücke bei Karthaus erforderlich ist. Der Ausbau der Strecke Konz – Karthaus ist nicht Bestandteil der Mosel-Suretal-Strecke.

Zu Frage 4:

Nach Kenntnis der Landesregierung wurde seitens des Großherzogtums Luxemburg ein Ausbau der Strecke Luxemburg – Trier als Schnellverbindung – d. h. für Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr – nicht gefordert. Ein derartiger Ausbau ist nicht Bestandteil des Ausbaus der Mosel-Syretal-Strecke als BVWP-Projekt. Nach Auffassung der Landesregierung würde wegen der engen Radien im Bereich der Moselbrücke bei Karthaus ein derartiger Ausbau technisch nicht sinnvoll umsetzbar sein.

Hendrik Hering
Staatsminister