

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Astrid Schmitt (SPD)
– Drucksache 17/4171 –

Hochbrücke der B 410 über die Bahnstrecke Köln – Trier in der Ortslage Gerolstein

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/4171 – vom 18. September 2017 hat folgenden Wortlaut:

Wie aus einem Artikel des Kölner Stadtanzeigers vom 2. August 2017 zu entnehmen ist, beginnen im Kreis Euskirchen (Nordrhein-Westfalen) die Planungen zur Elektrifizierung der Bahnstrecken im Dieselbetrieb. Der hier verlaufende nördliche Streckenabschnitt der Bahnlinie Köln – Trier ist im Bundesverkehrswegeplan mit oberster Priorität eingestellt.

Parallel hierzu wird, wie der Trierische Volksfreund am 22. August 2017 berichtet, im 40 km südlich gelegenen rheinland-pfälzischen Gerolstein die Hochbrücke der B 410, die über die Bahnstrecke Köln – Trier führt, wieder umgeplant und deren Höhe abgesenkt, sodass eine spätere Elektrifizierung der Bahnstrecke infrage gestellt ist. Diese Umplanung erfolgt aufgrund der nicht berücksichtigten Anmeldung der Elektrifizierung dieses Bahnabschnittes im aktuellen Bundesverkehrswegeplan.

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist es richtig, dass durch die jetzige Planung des Lichtraumprofils der Hochbrücke Gerolstein eine Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts und so eine spätere durchgehende Elektrifizierung der Bahnstrecke Köln – Trier unmöglich gemacht wird?
2. Welche Konsequenzen ergeben sich aus einer nicht durchgehenden Elektrifizierung für die Qualität der Verbindung auf dem rheinland-pfälzischen Abschnitt der Strecke Köln – Gerolstein?
3. Wenn eine Brücke gemäß DIN für 100 Jahre Lebenszeit geplant wird, wäre es dann nicht zukunftsweisend, Brückenabmessungen nicht ausschließlich an den jederzeit veränderbaren Festlegungen des Bundesverkehrswegeplanes auszurichten, sondern eine zukünftige Elektrifizierung zu berücksichtigen?
4. Sieht die Landesregierung den Bedarf und die Möglichkeit, bis zum geplanten Baustart im Jahr 2021 an den bisherigen Planungen Korrekturen vorzunehmen?
5. Wie bewertet die Landesregierung die Notwendigkeit einer durchgehenden Elektrifizierung der Bahnstrecke Köln – Trier insbesondere vor dem Hintergrund einer schnellen Anbindung der Eifelregion an die Wirtschaftsräume Trier/Luxemburg und Rhein/Ruhr zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung bzw. des ländlichen Raums?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 10. Oktober 2017 wie folgt beantwortet:

Die Bahnstrecke Trier – Köln ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP). Das Land Rheinland-Pfalz hatte zwar einen Ausbau der Strecke für die Fortschreibung des BVWP angemeldet, dieser wurde jedoch nicht in den BVWP aufgenommen. Die im Zeitungsartikel des Kölner Stadtanzeigers vom 2. August 2017 enthaltenen Aussagen zu Planungen seitens des Nahverkehrs Rheinland beziehen sich auf eine Untersuchung verschiedener Institutionen zum Bahnknoten Köln und ein dort enthaltenes Szenario „Zielnetz 2030+“. Bei allen Überlegungen zur Elektrifizierung langer Regionalstrecken ist festzuhalten, dass es seitens des Bundes kein Programm für eine Elektrifizierung derartiger Strecken gibt. Aufgrund der hohen Kosten bei der Elektrifizierung verhindert dies bislang größere Elektrifizierungsprojekte, solange diese nicht aus dem BVWP finanziert werden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Nein. Nach den bisherigen Abstimmungen zwischen dem Landesbetrieb Mobilität Gerolstein und der DB Netz AG wäre auch bei der derzeit geplanten Lichtraumprofilhöhe von 4,90 m für die Hochbrücke Gerolstein im Zuge der B 410 eine Elektrifizierung der Strecke unter Verwendung von sogenannten Stromabnehmerschienen unter der Brücke möglich.

Zu den Fragen 2 und 5:

Das derzeitige Linienkonzept mit Dieseltriebwagen auf der Eifelstrecke wurde im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 konzipiert und im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe des „Dieselnetz Köln“ an die DB Regio für den Zeitraum von Dezember 2013 bis Dezember 2033 vergeben. Derzeit beginnen in Rheinland-Pfalz die Planungen für das Nachfolgeprojekt Rheinland-Pfalz-Takt 2030, mit dem rechtzeitig vor Beginn der nächsten Ausschreibungsrunde die langfristigen Angebotsziele definiert werden. In diesem Kontext werden auch Abstimmungen mit den Nachbarbundesländern erfolgen, um für die landesgrenzenüberschreitenden Verbindungen zu einvernehmlichen Lösungen zu kommen. Dies ist bislang noch nicht erfolgt. Erst danach können Aussagen zur zukünftigen Qualität der Verbindung auf der Strecke Trier – Gerolstein – Köln getroffen werden. Hierbei ist zu beachten, dass nicht die Elektrifizierung einer Strecke über die Qualität der Verbindung entscheidet, sondern die Häufigkeit, die Schnelligkeit, das Platzangebot und die Zahl der Halte der dort verkehrenden Züge. Die Landesregierung wird im Rahmen der Planungen zum Rheinland-Pfalz-Takt 2030 prüfen, wie die Anbindung der Eifelregion über die Eifelstrecke an die Wirtschaftsräume Trier/Luxemburg, Köln/Bonn und Rhein-Ruhr nach Möglichkeit weiter verbessert werden kann.

Zu den Fragen 3 und 4:

Grundsätzlich sollten sich Brückenabmessungen an mittel- und langfristigen Planungen orientieren. Jedoch lassen es die örtlichen Gegebenheiten wie die Höhenverhältnisse nicht immer zu, Brücken mit einem größeren Lichtraumprofil zu realisieren. Zudem sind wirtschaftliche Aspekte bei der Realisierung einer Brücke zu beachten. Die Planung der Hochbrücke Gerolstein mit einem größeren Lichtraumprofil hätte erheblichen Einfluss auf die Gestaltung und Konstruktion der Brücke und somit Auswirkungen auf die Bauzeit und die damit verbundene Sperrzeit der B 410. Seitens der Stadt Gerolstein und den Geschäften vor Ort wird jedoch eine möglichst kurze Sperrzeit der B 410 gefordert. Insofern ist die Forderung nach einer Vergrößerung des Lichtraumprofils der Hochbrücke mit anderen Belangen abzuwägen. Hierbei sollte auch beachtet werden, dass eine künftige Elektrifizierung der Strecke unter Verwendung von sogenannten Stromabnehmerschienen unter der Brücke möglich wäre. Eine schriftliche Zustimmung der DB Netz AG, als zuständiges Unternehmen, zu dem derzeit geplanten Lichtraumprofil steht noch aus.

In Vertretung:
Andy Becht
Staatssekretär