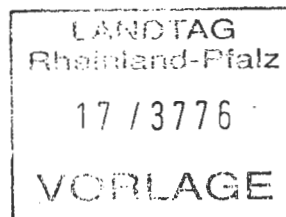




Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Postfach 3269 | 55022 Mainz

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@mwwlvw.rlp.de  
www.mwwlvw.rlp.de

24. September 2018

### Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 14. August 2018

- TOP 1 a) Reaktivierung der Aartalbahn und weiterer stillgelegter Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz  
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/2776
- b) Reaktivierung der Aartalbahn  
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/2786

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der vorgenannte Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 14. August 2018 mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt. Gemäß diesem Beschluss berichte ich wie folgt:

#### Hintergrund und zeitlicher Zusammenhang

Nachdem es bereits in den Anfangsjahren des Rheinland-Pfalz-Taktes (RPT) mehrere Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken gegeben hatte, wurde das Thema Reaktivierungen im Rahmen des Projektes „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ wieder aufgegriffen. So war Bestandteil des Beschlusses im Jahr 2008 die Prüfung von insgesamt sieben Schienenstrecken auf eine Reaktivierung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Von diesen Strecken wurde eine Strecke reaktiviert (Heimbach – Baumholder), bei zwei Strecken (Zellertalbahn und Eifelquerbahn) konnte keine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erreicht werden und die restlichen vier Strecken befinden sich noch in der Vorbereitungsphase.

Dies spiegelt sich auch in der aktuellen Koalitionsvereinbarung der Landesregierung wieder. Hier ist unter anderem festgelegt, dass sich die Landesregierung für die



zügige Reaktivierung folgender Schienenstrecken für den regulären SPNV einsetzen wird:

- Die Verlängerung der S-Bahn von Homburg nach Zweibrücken unter maßgeblicher Beteiligung des Saarlandes,
- den Ausbau der Weststrecke bei Trier sowie
- die Reaktivierung der Aartalbahn bei Diez.

Auch an der Anbindung der Hunsrück-Region über die Reaktivierung der Hunsrückbahn wird festgehalten, wozu das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts abgeschlossen werden soll.

Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) ohne SPNV-Verkehre ist festgelegt, dass die Landesregierung die entsprechenden Projekte im Rahmen der bestehenden Förderrichtlinien überall dort unterstützen wird, wo die Kommunen bereit sind, sich finanziell zu engagieren.

#### Reaktivierung der Aartalbahn

In Bezug auf die Reaktivierung der Aartalbahn hat der Rechnungshof des Landes Rheinland-Pfalz in seinem Jahresbericht die erstellten Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Aartalbahn geprüft und die Ergebnisse im Jahresbericht 2018 veröffentlicht. Vorangegangen waren eine sehr intensive Prüfung mit mehr als 100 Fragen, die teilweise zu ergänzenden Aufträgen beim Gutachterbüro geführt haben und ein eigenes „Gegengutachten“ des Rechnungshofes.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass seitens der Landesregierung dem Ergebnis des Rechnungshofs nur insofern gefolgt wird, dass für die Reaktivierung der Verbindung Limburg – Diez – Hahnstätten für den Schienenpersonennahverkehr in der vorliegenden Variante im Rahmen der durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchungen kein volkswirtschaftlicher Nutzen dargestellt werden kann. Aus Sicht des Landes führen die erst nach Fertigstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen auf Bundesebene eingeführten Risikozuschläge in Verbindung mit einer kritischeren Sicht auf die erwarteten Besucherzahlen des Botanischen Gartens zu einem Absinken des NKU-Faktors von 1,17 auf knapp unter 1.

Alle anderen Forderungen des Rechnungshofes z. B. hinsichtlich der Methodik, angeblich nicht berücksichtigten Kostenrisiken und die Aussagen zur angeblichen



Nicht-Zukunftsfähigkeit des Ohnefalls „Draisinenverkehr“ werden als sachlich nicht begründet und teilweise sogar als fachlich falsch angesehen.

Ein optimierter Busverkehr ist in vielen Fällen eine gute und richtige Wahl. Genau diesen Weg geht die Landesregierung mit den ÖPNV-Konzepten. Im Rahmen des Projektes Rheinland-Pfalz-Takt 2015 sollten aber bestimmte Strecken – hierzu gehört die Aartalbahn – auf eine Reaktivierung für den Schienenverkehr untersucht werden. Ein verbessertes Bussystem war eben nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrages. Die Aussagen des Rechnungshofes, dass der Busverkehr in dieser Relation deutlich besser wäre, werden nicht geteilt. Hier ist zu berücksichtigen, dass in der Nutzen-Kosten-Untersuchung die Straße für den Bus als gegeben unterstellt wird. Dies ist ohnehin eine methodische Benachteiligung des Schienenverkehrs. Die pauschale Sichtweise des Rechnungshofes *„Busverkehr ist besser, weil 16 Mio. € Investkosten eingespart werden könnten“*, würde nahezu jede Reaktivierung von Schienenstrecken verhindern. Eine solche pauschale Aussage ist fachlich nicht haltbar und widerspricht sämtlichen Beschlüssen zur Stärkung des Schienenverkehrs.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass unabhängig von Fragen der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsprojekten – die natürlich mit einem NKU-Faktor über 1 nachzuweisen sind – der Landesregierung ein politischer Gestaltungsspielraum zugebilligt werden muss. So ermöglicht der Schienenpersonennahverkehr beispielsweise wegen der Laufruhe, der Sitzteilung, der Fahrradmitnahmemöglichkeiten und der Verfügbarkeit von Toiletten eine komfortablere Mobilität als der Bus. Diese Systemvorteile des Schienenpersonennahverkehrs sollten nicht nur den Verdichtungsräumen vorbehalten sein, sondern auch als strukturpolitisches Instrument zum Erhalt der Attraktivität der ländlichen Räume und als Gegeninstrument zur Landflucht genutzt werden können. Von daher muss es möglich sein, politisch zwischen verschiedenen Varianten zu wählen, solange ein NKU-Faktor über 1 dargestellt wird.

Die Landesregierung sieht den bisher verfolgten Ansatz „Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs bis Hahnstätten“ aufgrund des ermittelten NKU-Faktors als knapp nicht wirtschaftlich an – das Ziel der Reaktivierung der Aartalbahn wird aber weiter verfolgt. Derzeit laufen etwa Gespräche mit der Firma Schäfer Kalk, um die Möglichkeiten des Güterverkehrs zu eruieren. Des Weiteren haben wir Kontakt mit der hessischen Landesregierung aufgenommen, um vor dem Hintergrund der geplanten City-Bahn von Mainz/Wiesbaden bis Bad Schwalbach eine durchgehende



Reaktivierung der Bahnstrecke von Diez über Hahnstätten bis Bad Schwalbach zu prüfen.

#### Auswirkungen auf andere Reaktivierungsprojekte

Es wurde im Antrag gefragt, ob die Aussagen des Rechnungshofes Auswirkungen auf andere Reaktivierungsprojekte haben. Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass bei der Aartalbahn sämtliche Anforderungen der Landeshaushaltsordnung immer erfüllt wurden. Genau aus diesem Grund wurde bei der Aartalbahn nicht nur eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt, sondern wir haben immer wenn neue Fakten (wie z. B. der Wegfall der Option Güterverkehr, gestiegene Baukosten) vorlagen, die Nutzen-Kosten-Untersuchung aktualisiert und angepasst. Genau das gleiche machen wir bei allen anderen Reaktivierungen auch. So sind beispielsweise bei der Weststrecke Trier – die in Bezug auf die Untersuchungen zeitlich nach der Aartalbahn lag – die vom Rechnungshof geforderten Sensitivitätsprüfungen alle bereits erfolgreich durchgeführt wurden.

Vor diesem Hintergrund sieht die Landesregierung keine Auswirkungen des Rechnungshofberichtes auf andere Reaktivierungen. Generell muss jedoch festgehalten werden, dass immer höhere Anforderungen an Planungsunterlagen und an Beihilfe- und Wirtschaftlichkeitsfragen den Prozess für erfolgreiche Reaktivierungen von Bahnstrecken zunehmend komplizierter und schwerer machen.

#### Kuckucksbähnel

Bei einem ersten Projekt im Rahmen der Verwaltungsvorschrift NE-Bahnen kann indes Vollzug vermeldet werden. Der Förderantrag zum Kuckucksbähnel vom Lambrecht nach Elmstein wurde positiv beschieden, so dass die Strecke für die nächsten zehn Jahre gesichert ist.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing