



HESSISCHER LANDTAG

15. 09. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 20.07.2021

Sicherung der Schieneninfrastruktur

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen „Potenzial stillgelegter Strecken“ (AK Reaktivierung) hat mit Datum vom 14. Mai 2021 eine Bestandsaufnahme von für den Personenverkehr stillgelegten Schienenstrecken in Hessen vorgelegt. Das Dokument enthält ab S. 45 ff. einen Anhang mit bis zu 90 Strecken und größeren Streckenabschnitten, auf denen der Eisenbahnverkehr eingestellt wurde. Für lediglich 23 dieser Strecken gehen aus dem Dokument eingehendere Informationen hervor. Für 11 Strecken besteht eine Trassensicherung im Regionalplan. Die planerische Trassensicherung dieser eingehender dargestellten Strecken wird mit Einteilungen zwischen „+“ und „-“ bewertet. Bei vielen stillgelegten Strecken sind der rechtliche Status und die Eigentumsverhältnisse ungeklärt und es besteht dringender Handlungsbedarf seitens der Landesregierung.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Initiativen zur Verkehrsverlagerung auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stimmen mit den Zielsetzungen der Landesregierung überein, den ÖPNV aus Gründen der Umwelt- und Klimapolitik, aber auch zur Lösung der Verkehrsprobleme insbesondere in den Ballungsräumen und zur Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes zu stärken. Sie werden von der Landesregierung deshalb positiv bewertet und unterstützt.

Gleichwohl ist hinsichtlich der Zuständigkeiten für den ÖPNV in Hessen zu beachten, dass auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG), in § 5 Abs. 1, festgelegt wurde, dass die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nicht beim Land, sondern bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und den Sonderstatus-Städten nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt. Die Prüfung von Angebotskonzepten wie z. B. einer Reaktivierung von Eisenbahnstrecken ist somit auf Grundlage der für das Land Hessen getroffenen Aufgabenzuweisungen eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Verkehrsverband. Sie erfolgt im Rahmen der Aufstellung der Nahverkehrspläne und kann mangels Zuständigkeit nicht vom Land oder dem vom Fragesteller angesprochenen Arbeitskreis Reaktivierung übernommen werden. Zur Prüfung eines Angebotskonzeptes und der Förderwürdigkeit von Reaktivierungsvorhaben beauftragen die Aufgabenträger bzw. die Verkehrsverbände entsprechende Machbarkeitsstudien.

Der Arbeitskreis der Aufgabenträger und des Landes Hessen trägt alle bei den Aufgabenträgern vorliegenden Sachstände und Informationen hinsichtlich des Reaktivierungspotentials von Eisenbahnstrecken zusammen und stellt die so entstehende Bestandsaufnahme als Gesamtübersicht in Form eines Fortschreibungspapiers zur Verfügung.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche der bis zu 90 stillgelegten Strecken und Streckenabschnitte sind aktuell bereits entwidmet - freigestellt - nach § 23 AEG?
- Frage 2. Welche der bis zu 90 stillgelegten Strecken und Streckenabschnitte sind aktuell von Entwidmung - Freistellung - nach § 23 AEG bedroht?
- Frage 3. In welchen Eigentumsverhältnissen stehen die bis zu 90 aufgeführten Strecken und Streckenabschnitte?
- Frage 4. Für welche der bis zu 90 stillgelegten Strecken und Streckenabschnitte besteht eine planerische Absicherung? (Bitte auflisten, benennen und Fundstelle in den Regionalplänen angeben.)

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die hier benannten 90 Strecken bzw. Streckenabschnitte beinhalten nahezu sämtliche jemals in Hessen stillgelegten Strecken. Damit sind auch solche Strecken umfasst, die ihre verkehrliche Bedeutung weitestgehend verloren haben und die wegen ihrer Trassierung und Lage für ein attraktives Nahverkehrsangebot kaum mehr geeignet erscheinen (z.B. Schmalspurbahnen wie die Kleinbahn Eltville – Schlangenbad, die Kerkerbachbahn Kerkerbach – Mengerskirchen oder Spesartbahn Gelnhausen – Lochborn). Untersuchungen der Aufgabenträger im Hinblick auf eine Reaktivierung erfolgen daher vorrangig auf Strecken mit höherem verkehrlichen Potential. Die Konzepte hierzu werden seitens der Aufgabenträger in den lokalen Nahverkehrsplänen dargestellt und im regionalen Nahverkehrsplan gesamthaft abgebildet. Die regionalen Nahverkehrspläne der Verkehrsverbände befinden sich derzeit in der Neuaufstellung.

Zurzeit befinden sich drei Strecken in Hessen in konkreten Planungen für eine Reaktivierung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für weitere elf Strecken werden durch die Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Verkehrsverbund Voruntersuchungen bzw. Machbarkeitsstudien im Hinblick auf eine entsprechende Reaktivierung durchgeführt oder stehen unmittelbar vor der Beauftragung.

Von den drei bereits in Planung befindlichen Reaktivierungsstrecken sollen zwei als Eisenbahnstrecke reaktiviert werden. Hierbei handelt es sich um die Lumdatalbahn von Lollar nach Londorf und die Horlofftbahn von Wölfersheim-Södel nach Hungen. Beide Strecken sind nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Für die Strecken besteht eine Trassensicherung im Rahmen des Regionalplans Mittelhessen bzw. Südhessen. Sie befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn bzw. im Falle der Horlofftbahn noch im Eigentum der Kommunen, wobei die Rückübertragung auf die Deutsche Bahn in Vorbereitung ist. Die dritte Strecke von Neu-Isenburg Bahnhof nach Neu-Isenburg Stadt wird Teil der Zweisystem-Stadtbahn Regionaltangente West (RTW). Eigentümer der Strecke ist die Stadt Neu-Isenburg. Für die Strecke besteht zwar keine explizite Trassensicherung im Regionalplan, jedoch ist die Realisierung der RTW als Ziel im Regionalplan verankert.

Für die elf Strecken, für die Voruntersuchungen bzw. Machbarkeitsstudien im Hinblick auf eine Reaktivierung laufen, sind die Angaben hinsichtlich der Freistellung, der Eigentumsverhältnisse und der Sicherung im Regionalplan der Anlage zu entnehmen. Die Angaben wurden dabei der Bestandsaufnahme für den Personenverkehr stillgelegter Schienenstrecken in Hessen in der Fassung vom 14. Mai 2021 bzw. hinsichtlich der Trassensicherung den gültigen Regionalplänen Nord-, Mittel- bzw. Südhessen entnommen.

Auch für die übrigen Strecken ist die jeweilige derzeit bestehende Trassensicherung in den Regionalplänen als Zielsetzung festgelegt, soweit die antragsbefugten ÖPNV-Aufgabenträger eine entsprechende Trassensicherung initiiert haben. Im Übrigen befinden sich alle Regionalpläne (Nord-, Mittel- und Südhessen) in der Neuaufstellung, d.h. die entsprechenden Aufstellungsbeschlüsse liegen vor. Für die ÖPNV-Aufgabenträger steht nunmehr die Phase bevor, in der sie durch Antragstellung auf Vorhaltung einer Sicherung der Infrastruktur für eine Reaktivierung ggf. derzeit nicht bestehende Trassensicherungen initiieren können. Dies betrifft insbesondere die Fälle, in denen nach einer Stilllegung keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken (Entwidmung) nach § 23 AEG erfolgen soll und eine Strecke durch Sicherung der Infrastruktur für eine Reaktivierung vorzuhalten ist. Antragsbefugt, diese Trassensicherung zu initiieren, sind die ÖPNV-Aufgabenträger auf der Grundlage ihrer Planungsabsichten.

Frage 5. Ist für die vier Strecken, die beim Merkmal „planerische Trassensicherung“ mit „neutral“, „ungünstig für Reaktivierung“, „sehr ungünstig für Reaktivierung“ oder gar nicht bewertet wurden, eine planerische Sicherung vorgesehen?

Frage 6. Wenn ja, welche? (Bitte auflisten, benennen und Fundstelle im betreffenden Planwerk angeben.)

Frage 7. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei den benannten Strecken handelt es sich um die Verbindungen Hanau – Erlensee, Jossa – Altengronau (–Wildflecken), Malsfeld – Homberg (Efze) und Wächtersbach – Bad Orb.

Die Trassensicherung erfolgt – wie dargestellt – auf Antrag der ÖPNV-Aufgabenträger in dem jeweiligen Regionalplan, soweit diese aus fachlichen oder tatsächlichen Gründen erforderlich ist.

So ist z.B. die Verbindung Hanau – Erlensee bislang keine Eisenbahnstrecke im eigentlichen Sinne, sondern ein früherer Gleisanschluss zu einem Fliegerhorst der US-Armee. Hierfür besteht im Regionalplan keine Trassensicherung.

Die Strecke Jossa – Wildflecken liegt nur bis Altengronau und damit zu einem sehr kleinen Teil in Hessen. Für diesen Abschnitt besteht eine Trassensicherung im Regionalplan Südhessen, über eine Trassensicherung für den übrigen Abschnitt muss Bayern entscheiden.

Die Strecke Wächtersbach – Bad Orb ist zu touristischen Zwecken in Betrieb. Daher bedarf es hier keiner Trassensicherung.

Soweit bei der im Übrigen genannten Strecke Malsfeld – Homberg (Efze) bisher keine Trassensicherung vorliegt, wurden in der Aufstellung des derzeit geltenden Regionalplans kein entsprechender Antrag auf Trassensicherung durch den ÖPNV-Aufgabenträger gestellt. Für die Strecke Malsfeld – Homberg (Efze) bestehen derzeit u. a. wegen des notwendigen kompletten Wiederaufbaus, der aufwändigen Trassierung sowie verfallter Tunnel erhebliche Hindernisse für eine Reaktivierung.

Frage 8. Plant die Landesregierung die Reaktivierung weiterer Schienenstrecken außer den bereits in Planung befindlichen drei Strecken?

Die ÖPNV-Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit der Aufgabenträgerorganisation sind aufgefordert, entsprechende Angebotskonzepte zu prüfen. Die Landesregierung unterstützt die hierfür durchzuführenden Machbarkeitsuntersuchungen durch Fördermittel, die den Aufgabenträgerorganisationen (Verkehrsverbänden) zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus fördert die Landesregierung die Reaktivierung von Schienenstrecken mit Mitteln des Mobilitätsförderungsgesetzes oder mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

Wiesbaden, 13. September 2021

Tarek Al-Wazir

Anlage

Strecken, für die Machbarkeitsuntersuchungen oder Voruntersuchungen laufen	Freistellung nach § 23 AEG	Eigentümer	Trassensicherung im Regionalplan
Kassel – Baunatal - Schauenburg	nein	Hessische Landesbahn	nicht erforderlich, da als Museumsbahn in Betrieb
Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel-Bettenhausen – Kaufungen Papierfabrik (Waldkappeler Bahn)	nein	DB	nicht erforderlich, da für Güterverkehr in Betrieb
Kassel Drusetal – Herkules (Herkulesbahn)	nicht anwendbar, da Straßenbahnstrecke	Stadt Kassel	nein
Niederwalgern – Hartenrod (Salzbödebahn)	ja	Kommunen	nein
Kirchhain – Nieder-Ofleiden – Burg- und Nieder Gemünden (Ohmtalbahn)	zwischen Nieder-Ofleiden und Wäldershausen ja, sonst nein	DB	zwischen Kirchhain und Nieder-Ofleiden nicht erforderlich, da in Betrieb, zwischen Nieder-Ofleiden und Homberg nein, sonst ja
Wiesbaden – Bad Schwalbach – Rückershausen (- Diez) (Aartalbahn)	nein	DB (hessischer Abschnitt)	ja
Darmstadt – Groß-Zimmern	nein	zum überwiegenden Teil Kommunen	ja
Brandoberndorf – Albshausen (Solmstalbahn)	nein	in Klärung	ja
Grävenwiesbach – Weilmünster (Weitalbahn)	nein	Kommunen	ja
Dillenburg – Ewersbach (Dietzhöhlztalbahn)	nein	DB	ja
Griesheim - Wolfskehlen	ja	Kommunen	nein