

Abteilung: Geschäftsbereich III

- öffentlich -

Datum

Drucksachen Nr. (gg. Nachtragsvermerk)

05.03.2019

III/826

Beratungsergebnis

Beratungsfolge	Termin	TOP	Bemerkungen
Kreistag	18.03.2019	7.	

## Betreff:

Eifelquerbahn

## Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag befürwortet den Erwerb der Teilstrecke der Eifelquerbahn durch die Landkreise Vulkaneifel und Cochem-Zell sowie die Verbandsgemeinden Kaisersesch, Ulmen, Kelberg, Daun und Gerolstein.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, nach Abschluss des Verfahrens nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bei dem Eigentümer, der DB Netz AG, zusammen mit den anderen Gebietskörperschaften ein Kaufinteresse für die Strecke (Nr. 3005 Kaisersesch – Gerolstein von 53,265 km bis 92,870 km) zu bekunden.
3. Der Kreistag strebt an, die Strecke nach einem Entwidmungsverfahren nach § 23 AEG zusammen mit den anderen Gebietskörperschaften zu erwerben, zu einem Radweg umzubauen und als solchen zu nutzen.
4. Die Verwaltung wird ermächtigt, Förderanträge zusammen mit den anderen Gebietskörperschaften für den Umbau und die Nutzung zu einem Radweg vorzubereiten und zu stellen.
5. Die Verwaltung wird ermächtigt, die notwendigen Schritte zum Beitritt eines noch durch die Aufsichtsbehörde zu errichtenden Zweckverbands für den Erwerb, den Bau und die Nutzung des Radweges in die Wege zu leiten.

## Sachdarstellung:

Auf dem Streckenbereich der Eifelquerbahn Nr. 3005 Kaisersesch – Gerolstein von 53,265 km bis 92,870 km wurde im Jahre 1991 der Schienen-Personen-Nahverkehr eingestellt. Bis zum Jahre 2012 existierte noch Güterverkehr, der dann gleichfalls eingestellt wurde. In den Jahren 2001 bis 2012 betrieb die Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH im Rahmen eines Pachtverhältnisses die Strecke für touristische Fahrten mit Schienenbussen und Dampfloks.

Ab dem Jahre 2012 hat der Pächter diesen Betrieb eingestellt; seitdem existiert kein Bahnverkehr mehr auf der Strecke.

Der Zweckverband SPNV-Nord hatte bereits im Jahr 2009 einen Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der Eifelquerbahn zwischen Kaisersesch und Gerolstein beschlossen. Ziel war es damals,

im Jahr 2015 eine durchgehende Zugverbindung zwischen Andernach und Gerolstein sicherzustellen.

Nachdem bereits bei der ersten Entwurfsplanung ein Instandsetzungsbedarf von ca. 40 Mio. EUR errechnet worden war, wurde zunächst auf Wunsch des Landes Rheinland-Pfalz, das grundsätzlich im Bereich der Schieneninfrastruktur 85 % der Maßnahmen fördert, eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Diese im Juni 2012 fertig gestellte Untersuchung zeigte jedoch kein positives Ergebnis. Daher beschloss die Verbandsversammlung des SPNV-Nord im Dezember 2012, eine Reaktivierung dieser Strecke für einen regelmäßigen SPNV zwischen Kaisersesch und Gerolstein zum damaligen Zeitpunkt nicht mehr weiter zu verfolgen.

Im Anschluss beauftragte das Land Rheinland-Pfalz ein Beratungsbüro, ein Gutachten bzw. eine Machbarkeitsstudie für die touristische Ertüchtigung der Strecke zwischen Kaisersesch und Gerolstein vorzulegen. Beabsichtigt war, dass das Land bei positiver Beurteilung der möglichen Reaktivierung für touristische Verkehre eine Förderrichtlinie erlässt und sich die Anrainer-Kommunen die nicht durch Zuschüsse gedeckten Kosten teilen. Das im März 2014 erstellte Gutachten ging von einem Investitionsvolumen für die Reaktivierung touristischer Verkehre von ca. 24 Mio. EUR für die Streckensanierung aus. Zudem wären die Erwerbskosten in Höhe von 1,6 Mio. EUR bzw. alternativ ein Pachtzins in Höhe von 15.000.- EUR/a hinzugekommen.

Im März 2014 wurde unter Vorsitz von Herrn Landrat Thiel eine interkommunale Arbeitsgruppe, die sich mit den Möglichkeiten und Chancen einer Reaktivierung der Eifelquerbahn beschäftigen sollte, ins Leben gerufen. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern der beiden Landkreise und der v.g. fünf Verbandsgemeinden sowie den Mdl's Astrid Schmitt, Jutta Blatzheim-Roegler, Herbert Schneiders und Dietmar Johnen zusammensetzte, fand ein Informationsaustausch, Gespräche zur Abklärung des touristischen Mehrwertes mit den Touristikern der betroffenen Kommunen sowie Überlegungen zur Reaktivierung des Schienennahverkehrs statt.

Die Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH kündigte im Juni 2014 gegenüber der DB Netz AG den bestehenden Pachtvertrag zum 31.12.2014. Vor dem Hintergrund der auch für die touristische Reaktivierung hohen Investitionskosten und der Tatsache, dass hiervon mindestens 15 % (3,675 Mio. EUR) durch die Kommunen getragen werden müssen, bestand zwischen den kommunalen Vertretern Einigkeit dahingehend, dass die notwendigen Investitionen nur dann getätigt werden, wenn daraus ein Nutzen für die Gemeinden erwächst. Zudem erhielt Herr Landrat Thiel auf Anfrage von der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion in Trier (ADD) als Kommunalaufsichtsbehörde die Auskunft, dass den beiden Landkreisen vor dem Hintergrund der zumindest damals angespannten Haushaltslage eine Beteiligung für rein touristische Verkehre als sog. „freiwillige Leistung“ verwehrt sei. Daher wurde vereinbart, eine Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen, die Aussagen zu den touristischen Möglichkeiten, der Vermarktung der „Eifelquerbahn“ und den zu erwartenden Nutzerzahlen sowie deren Konsumverhalten trifft. Mit der Erstellung dieses Gutachtens – finanziert durch die Natur- und Geopark Vulkaneifel GmbH – wurde eine Beratungsagentur beauftragt. Als Ergebnis dieses Gutachtens blieb festzuhalten, dass sich die Kosten-Nutzen-Analyse auch nicht annähernd in einem den Aufwand vertretbaren Bereich bewegte. Da die rein touristische Nutzung daher keine Grundlage für die hohen Investitionskosten bot, wurde als innovativer Ansatz die Nutzung eines von Wasserstoff/ Brennzellentechnik als Energiequelle angetriebenen Zuges geprüft. Auch diese Möglichkeiten begegneten erheblichen Problemen im Bereich der Finanzierung und praktischen Umsetzung.

Da die Investitionskosten für die Reaktivierung des touristischen Verkehrs bereits auf ca. 24 Mio. EUR beziffert wurden, bestand zwischen den kommunalen Vertretern Einigkeit dahingehend, an das Land Rheinland-Pfalz die Forderung an eine Reaktivierung der Eifelquerbahn als Bahnlinie im Rheinland-Pfalz-Takt zu stellen. Im September 2017 wurde Herrn Staatssekretär Becht, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, eine von den Landräten und Bürgermeistern unterzeichnete Resolution mit dieser Forderung überreicht. Der Grundkonsens für die Unterzeichnung der Resolution lag darin, dass der Großraum Eifel nicht in weiten Teilen vom Schienenverkehr „abgehängt“ bleiben soll. Stattdessen sollte, insbesondere im Hinblick auf den demographischen Wandel, vorhandenes Potential zur Stärkung dieser ländlichen Region genutzt werden. Gerade wegen des starken demographischen Abschmelzungsprozesses wurde die zusätzliche

Erschließung über die Schiene als immens wichtig angesehen. Auch die Möglichkeit, in der wirtschaftlich strukturschwachen Eifel die Schiene für den Gütertransport zu nutzen, wurde als Begründung angeführt. Insbesondere war es aus Sicht der Kommunen nicht zu vertreten, nur für touristische Fahrten ca. 24 Mio. EUR (davon ca. 3,6 Mio. EUR aus kommunalen Mitteln) an Steuergeldern zu investieren, wenn für ca. 40 Mio. EUR eine Gesamtaktivierung der Strecke als Bahnlinie im Rheinland-Pfalz-Takt möglich sei.

Herr Staatssekretär Becht sicherte in dem Gespräch zu, die Angelegenheit zügig zu prüfen, gab jedoch zu bedenken, dass auch das Land Rheinland-Pfalz haushalts- und beihilferechtliche Hürden überwinden müsse. So habe das Land insbesondere dann keine Möglichkeit, sich bei Projekten, für die ein volkswirtschaftlicher Nutzen nicht nachgewiesen werden kann, finanziell zu engagieren. Er sagte jedoch auch eine Prüfung dahingehend zu, ob gegebenenfalls Mittel des Bundes – Eigentümer der Strecke sei schließlich die DB Netz AG – zur Verfügung stünden. Im Oktober 2017 teilte Herr Staatssekretär Becht schriftlich mit, dass sich das Land Rheinland-Pfalz aufgrund der fehlenden Wirtschaftlichkeit eine Reaktivierung der Eifelquerbahn jedoch nicht finanzieren könne. Die Schienenverkehrsprojekte müssten jeweils den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens führen. So sei beispielsweise im Falle der Aartalbahn im Rhein-Lahn-Kreis, für die ein volkswirtschaftlicher Nutzen für eine SPNV-Reaktivierung nachgewiesen werden konnte, die Umsetzung des Projektes blockiert, da der Landesrechnungshof seit mehr als einem Jahr die zugrunde liegenden Berechnungen prüfe. Was die mögliche Finanzierung durch Bundesmittel anbelange, so sei auch hierfür der Nachweis der wirtschaftlichen Tragfähigkeit erforderlich. Nach der ablehnenden Haltung des Ministeriums zur Reaktivierung als Bahnlinie im Rheinland-Pfalz-Takt und der Erkenntnis, dass eine rein touristische Aktivierung in einem nicht vertretbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis stehe, wurden in verschiedenen Gremien von Gemeinden und Verbandsgemeinden die Möglichkeiten der Alternativnutzung, sei es als Draisinenstrecke oder Radweg, diskutiert. Seit einem Gespräch der kommunalen Vertreter mit dem Leiter des Landesbetriebes Mobilität Gerolstein, Herr Enders, am 19.02.2019 wird der Umbau und die anschließende Nutzung der Strecke als Radweg favorisiert.

Im Bundesanzeiger vom 18.01.2019 wurde zwischenzeitlich eine Ausschreibung zur Abgabe von Eisenbahninfrastruktur für diese Strecke veröffentlicht.

Nach § 11 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) hat ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebs einer Strecke bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Diese Absicht ist nach § 11 Abs. 1a) AEG entweder im Bundesanzeiger oder alternativ im Internet unter Bekanntmachung der Adresse im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. In dieser Bekanntmachung sind Angaben für die betriebswirtschaftliche Bewertung aufzunehmen. Nach der Veröffentlichung können Dritte das öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen binnen einer Frist von drei Monaten zur Abgabe eines Angebots auffordern. Diese Frist gilt dann, wenn ein anderes Eisenbahnverkehrsinfrastrukturunternehmen die Strecke als Eisenbahnstrecke betreiben möchte. Für diesen Fall wurde der Kaufpreis mit 426.633,41 € zuzüglich MWSt oder alternativ mit einem jährlichen Pachtzins in Höhe von 34.130,67 € zuzüglich MWSt festgesetzt. Da die Kommunen die Strecke jedoch zu einem Radweg umbauen und als solchen betreiben möchten, kommt ein Kaufangebot zu diesen Konditionen nicht in Betracht. Wie bereits ausgeführt, gilt die Ausschreibung nur für den Fall, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. die Kommunen die Strecke als Eisenbahnstrecke betreiben möchten.

Sollte innerhalb der Drei-Monats-Frist kein Angebot durch ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingehen, entscheidet das Land Rheinland-Pfalz über die Stilllegung der Strecke. Erst nach erfolgter Stilllegung kann die Strecke durch den Eigentümer, die DB Netz AG, zum allgemeinen Verkauf aufgeboten werden. Ein Kaufangebot sollte jedoch nur dann seitens der Kommunen erfolgen, wenn zum einen die Konditionen klar bekannt sind, da der Verkaufspreis nach Stilllegung nach aller Erfahrung höher liegt als der jetzt im Rahmen des § 11 AEG genannte Kaufpreis, dem eine weitere Nutzung als Eisenbahnstrecke zugrunde liegt.

Zum anderen muss zuvor die Frage der Freistellung von Bahnbetriebszwecken (Entwidmung) der Strecke nach § 23 AEG mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde geklärt werden, da diese zwingende Voraussetzung für eine anderweitige Nutzung der Strecke ist. Vor einer Entwidmung empfiehlt sich ein Kauf der Strecke keinesfalls, da nach § 23 AEG die Planfeststellungsbehörde eine solche nur feststellt, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung

der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Vor einer solchen Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nach § 1 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz bestimmten Stellen, die zuständigen Träger der Landes- und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen, soweit deren Eisenbahninfrastruktur an die vom Antrag betroffene Eisenbahninfrastruktur anschließt, durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme aufzufordern. Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme soll sechs Monate nicht überschreiten. Die Entscheidung über die Freistellung stellt einen Verwaltungsakt dar, ist nach § 23 Abs. 3 AEG dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Eigentümer und den betroffenen Gemeinden zuzustellen.

Dies bedeutet, dass die Entwidmung der Strecke auch durch Rechtsmittel angegriffen werden kann.

Diese Voraussetzungen sollten vor einem möglichen Erwerb der Strecke vorliegen, damit das Risiko, dass die Strecke zwar erworben werden, aber dann doch nicht als Radweg umgebaut und genutzt werden kann, minimiert wird.

Sollten alle Verfahren erfolgreich zum Abschluss gebracht werden können, würde sich für den Kauf, den Umbau sowie die Nutzung der Strecke als Radweg die Errichtung eines Zweckverbandes mit allen beteiligten Kommunen empfehlen. Vor dem Hintergrund, dass es sich dabei nicht um ein rein touristisches Angebot, sondern vielmehr um eine Infrastrukturmaßnahme handelt, werden die beiden Landkreise nochmals ein Gespräch mit der ADD in Trier führen, damit eine Mitgliedschaft der Landkreise in einem Zweckverband ermöglicht werden kann.

Der Zusammenschluss der Kommunen zu einem Zweckverband und der Erwerb der Strecke bietet die Chance, die jetzige Bahntrasse nachhaltig für die Kommunen, die Menschen vor Ort und Gäste der Eifel zu sichern.