

## ANTWORT

zu der

Anfrage des Abgeordneten Michael Neyses (B90/Grüne)

betr.: Ende des Güterverkehrs auf der Bisttalbahn

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Die internationale Spedition Mosolf hat laut Auskunft des Gemeinderatsausschusses der Gemeinde Überherrn Ende Juli 2016 den Güterverkehr auf der Bisttalbahn eingestellt.

Auf der Strecke, die seit 2003 von der Spedition gemietet wurde, wurden neue Pkw des spanischen Automobilherstellers Seat durch ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen transportiert. Der Schienengütertransport ersetzte circa 5000 Lkw pro Jahr und trug damit zu einem umweltfreundlichen Verkehr bei. Der Grund für die Einstellung des Verkehrs war der zunehmende Verfall der Infrastruktur, deren Erhalt durch den Pächter alleine nicht finanzierbar war.“

Vorbemerkung der Landesregierung:

Die Anschlussbahn Fürstenhausen – Überherrn wurde im April durch die Landeseisenbahnaufsicht geprüft. Es wurden erhebliche Mängel festgestellt. Der Pächter der Strecke, die Firma Mosolf, wurde aufgefordert, die Mängel zu beheben, damit die Verkehrssicherheit wieder gewährleistet ist. Über die Mängelbeseitigung soll die Landeseisenbahnaufsicht bis zum 30.10.2016 unterrichtet werden. Die Strecke wurde allerdings zwischenzeitlich durch den Eisenbahnbetriebsleiter der Firma Mosolf zum 01.08.2016 bis auf Weiteres gesperrt.

Für den Pächter hat die Strecke lange nicht mehr die oben angeführte Bedeutung. Die Spedition Mosolf hatte bereits zum 31.12.2011 den Pachtvertrag gekündigt, ihn dann aber doch noch einmal verlängert. Danach wurden noch etwa 1.000 Waggons/Jahr über die Strecke angeliefert, was einem Aufkommen von 1.200 LKW entspricht.

In welchem Zustand war die Bisttalbahnstrecke vor der Verpachtung im Jahr 2003 durch die DB Netz AG?

Zu Frage 1:

Bei der Übergabe der Strecke von der DB Netz AG an den Pächter war die Strecke nach Angaben der DB Netz AG in einem befahrbaren Zustand. Mit dem Pachtvertrag wurde die Betreiberverantwortung (Sicherstellung der Verkehrssicherheit) auf den Pächter übertragen.

Auf welche Höhe belaufen sich die Kosten für die erforderliche Sanierung der Strecke (falls unbekannt, bitte begründen)?

Zu Frage 2:

Zur Nutzung der Trasse für den Güterverkehr wären nach dem Gutachten von TransCare für ein Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV-Terminal) in Überherrn etwa 1,7 Mio. € erforderlich. Dieser Angabe liegen allerdings keine detaillierten Untersuchungen zu den sanierungsbedürftigen Brückenbauwerken, Weichenanlagen und Bahnübergängen zugrunde. Da auch etwa 40 % der Schwellen ausgetauscht werden müssten, dürften die Kosten bei einer näheren Untersuchung deutlich höher liegen.

Stehen dem Land Fördermöglichkeiten zur Verfügung, um bei der Erhaltung mitzuwirken und falls ja, sollen diese genutzt werden?

Zu Frage 3:

Es gibt im Land keine Fördermöglichkeiten zum Erhalt privater oder privat genutzter Gleisanschlüsse.

Welche Förderung zum Streckenerhalt ist auf Bundes- oder europäischer Ebene möglich?

Zu Frage 4:

Im Rahmen der Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes werden Investitionen zum Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse finanziell gefördert. Unter Ausbau ist sowohl die Erweiterung als auch die kapazitative Ertüchtigung der Infrastruktur eines in Betrieb befindlichen Gleisanschlusses für zusätzliche Verkehre zu verstehen.

Die Nachholung eines vom Betreiber über Jahre vernachlässigten Unterhaltungsaufwandes ist nicht förderfähig.

Gibt es eine Stellungnahme der DB Netz AG zu dem Sachverhalt?

Zu Frage 5:

Es gibt keine Stellungnahme der DB Netz AG, da der Pachtvertrag noch bis Ende 2018 läuft.

Besteht seitens der Landesregierung Interesse an einer Realisierung des KV Terminals Überherrn – Falck? Falls ja, mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt sie die zu treffenden Planungen?

Zu Frage 6:

Die Errichtung eines KV-Terminals am Standort der Fa. Mosolf ist eine rein unternehmerische Entscheidung und muss sich am Markt entwickeln. Das Land ist weder Projektträger noch Investor.

Gibt es Überlegungen seitens der Landesregierung, die Bisttalbahnstrecke und andere reaktivierbare Strecken in eine landeseigene Infrastrukturgesellschaft zu überführen?

Zu Frage 7:

Nein.