

CDU-Kreistagsfraktion Hochsauerlandkreis – 59870 Meschede

An den Landrat
des Hochsauerlandkreises
Herrn Dr. Karl Schneider
- im Hause -

Verteiler:

SPD-Kreistagsfraktion
Grüne-Kreistagsfraktion
FDP-Kreistagsfraktion
Die Linke-Kreistagsfraktion
SBL-Kreistagsfraktion
Herrn Daniel Wagner
Büro des Kreistages

Meschede, 2. Juli 2019

**Antrag nach § 10 Abs. 2 Geschäftsordnung des Kreistages zu
TOP 7.3 der Tagesordnung des Kreistages am 05.07.2019
Geplante Reaktivierung der Röhrtalbahn**

Sehr geehrter Herr Landrat Dr. Schneider,

mit ihrem Antrag vom 06.06.2019 hat die CDU-Kreistagsfraktion eine breite Diskussion über die Zukunft der Röhrtalbahn angestoßen.

Der CDU-Kreistagsfraktion wurden bei dieser Diskussion Argumente entgegen gehalten, die im Rahmen einer verantwortungsvollen politischen Arbeit zu prüfen sind. Aufgrund der Bedeutung der Angelegenheit möchte die CDU-Kreistagsfraktion einen weiteren Klärungsprozess ermöglichen und stellt aus diesem Grunde ihren Antrag vom 06.06.2019 zunächst zurück.

Damit könnte der ZRL die bereits im ZRL beschlossene Förderung einer weiteren Planung be-
willigen.

Die CDU-Kreistagsfraktion greift diverse Behauptungen, die in der bisherigen Diskussion auf-
gestellt wurden, auf und bittet die Verwaltung des Hochsauerlandkreises, unter Beteiligung der
Aufgabenträger RLG und NWL sowie der beteiligten Kommunen Sundern und Arnsberg, fol-
gende Fragen zu klären:

1. Von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN wurde behauptet, dass bereits eine gute Radverbindung zwischen Sundern und Arnsberg bestünde.

Gibt es eine solche Radwegverbindung bereits und ist sie geeignet, modernen Radwegeverkehr einschließlich touristischen Radwegeverkehr aufzunehmen?

2. Die Verwaltungen der Städte Sundern und Arnsberg sind seit Jahren damit beschäftigt, alternativ zur Trasse der Röhrtalbahn eine Radwegtrasse zu planen und umzusetzen.

Wie weit sind die langjährigen Bemühungen der beiden Verwaltungen gediehen, ist die Umsetzung einer alternativen Radtrasse realistisch und welche weiteren Maßnahmen (beispielsweise Grunderwerb) müssten noch getroffen werden, um eine alternative Radstrecke zu realisieren?

3. Im Kontext des von der CDU-Kreistagsfraktion präferierten Radwegebaus auf der Bahnstrecke wurde behauptet, dass zuvor ein Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durchzuführen sei.

Trifft dies zu oder ist es möglich, auch auf einer stillgelegten aber nicht entwidmeten Strecke, einen Radweg zu bauen?

Bestünden für einen solchen Radwegebau auf einer nicht entwidmeten Bahntrasse Fördermöglichkeiten nach den Landes- und Bundesprogrammen für den Radwegebau?

Wie hoch wären mögliche Förderquoten für den Rückbau der Bahngleise, Ertüchtigung der Bahnübergänge und Bau einer Radwegtrasse?

4. Vom Geschäftsführer des ZRL, Herrn Ressel, wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Struktur und Tourismus am 24.06.2019 behauptet, dass aufgrund der Kreuzung der Bahntrasse bzw. einer zukünftigen Radwegtrasse der Autoverkehr an den Übergängen häufiger gestoppt würde, als dies beim Betrieb einer Bahntrasse der Fall sei.

Trifft dies zu oder ist durch eine Modifizierung des Trassenverlaufs auch eine Reduzierung der Bahnübergänge möglich mit der Folge, dass es jedenfalls nicht zu Mehrstandzeiten des Straßenverkehrs kommt?

Wäre ein Radwegebau auf der Bahntrasse auch ohne eine Lichtsignalzeichenanlage realisierbar, so dass es überhaupt nicht zu Standzeiten im Straßenverkehr kommt?

5. Der Geschäftsführer des ZRL, Herr Ressel, hat in der Sitzung des WST am 24.06.2019 ebenfalls behauptet, dass ein möglicher Investor, der die Bahntrasse in einem Verfahren nach § 11 AEG erwerben könnten, hierüber frei verfügen und für sich Kapital zum eigenwirtschaftlichen Vorteil schlagen könne.

Wäre es der RLG nicht möglich, gfls. durch Grundstücksteilung, vor Durchführung eines Verfahrens nach § 11 AEG nicht für den Bahnbetrieb notwendige Grundstücksteile abzuspalten und diese zu behalten bzw. selbst zu vermarkten?

Wäre ein Investor, der in einem Verfahren nach § 11 AEG die Bahntrasse von der RLG erwirbt, nicht ebenso wie die RLG für den Fall der Betriebsaufgabe verpflichtet, die Bahntrasse in einem Verfahren nach § 11 AEG zunächst am Markt anzubieten?

6. In seinem Schreiben vom 18.06.2019 behauptet der VCD, Geschäftsstelle Arnsberg, dass der RLG Einnahmen aus den Trassengebühren für den Personenverkehr auf der Schiene (bei ca. 5 – 6 Euro pro gefahrenem Zug-Kilometer auf der Röhrtalbahn) in Höhe von etwa

700.000,00 € zufließen würden und damit die Wirtschaftlichkeit der RLG nachhaltig verbessert würde.

Trifft es zu, dass die RLG, obwohl die Trasse für den Betrieb von Personenverkehr durch Bundes- bzw. Landesmittel gefördert würde, dennoch Trassengebühren vom Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangen könne?

Wie hoch wären voraussichtlich die Trassengebühren bei dem bislang präferierten Pendelzugbetrieb?

Wie stellt sich der Netto-Ertrag der Trassengebühren unter Berücksichtigung aller Aufwände (Unterhaltungskosten, Personalkosten, Abschreibungen) für die RLG voraussichtlich dar?

Gibt es weitere wirtschaftliche Chancen/Risiken der RLG mit Aufnahme eines Schienenpersonennahverkehrs auf einem ertüchtigten Gleis im Röhrtal?

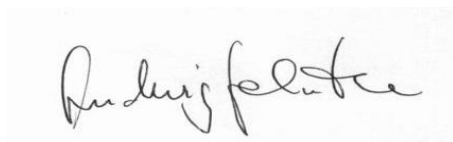
7. Bei einer Reaktivierung der Bahntrasse sind auch die Bahnübergänge zu ertüchtigen. In der Diskussion wurde behauptet, dass ein bedeutender Anteil der Sanierung der Bahnübergänge von den Anliegerstädten, also der Stadt Arnsberg und der Stadt Sundern, zu tragen wäre.

Trifft dies zu?

Wie hoch wären diese Belastungen für die Städte Arnsberg und Sundern?

Die CDU-Kreistagsfraktion stellt hiermit die Beschlussfassung über ihren Antrag vom 06.06.2019 bis zur Beantwortung und finalen Beratung der aufgeworfenen Fragen zurück und fordert den Landrat auf, auf eine zügige Beantwortung der aufgeworfenen Fragen hinzuwirken.

Mit freundlichen Grüßen



Ludwig Schulte
(Fraktionsvorsitzender)