



Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

DIE MINISTERIN

Vorsitzender des Ausschusses für
Klima, Energie und Mobilität
Herrn Gerd Schreiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/245
VORLAGE

Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Poststelle@mueef.rlp.de
<http://www.mueef.rlp.de>

14. JULI 2021

Mein Aktenzeichen
MB-01 421-2/2021-31

Ihr Schreiben vom Ansprechpartner/-in / E-Mail
MB2-Landtag@mkuem.rlp.de

Telefon / Fax
06131 16-4641/4642
06131 16-2629

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität am 13.07.2021

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde zum

TOP 6) „DB reaktiviert stillgelegte Strecken“,

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Vorlage 18/192,

zugewagt, den Sprechvermerk zu übermitteln. Dieser ist in der Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Anne Spiegel

Verkehrsanzbindung

☞ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. ☞ Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten

Parkplatz am Schlossplatz
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),
Tiefgarage am Rheinufer
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



**Sprechvermerk zum TOP 6) „DB reaktiviert stillgelegte Strecken“,
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Vorlage 18/192**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
Sehr geehrte Abgeordnete,

Die Landesregierung treibt Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken in allen Regionen unseres Bundeslandes aktiv voran und arbeitet hierbei auf vielfältige Weise mit der DB zusammen. Denn wir wollen eine stärkere Mobilität auf dem klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene.

Die Zivilgesellschaft hat die große Aufgabe, die klimaschädlichen Emissionen deutlich zu reduzieren.

Die Pressemeldung der Deutschen Bahn AG nennt nur zwei von mehreren Reaktivierungsprojekten in Rheinland-Pfalz. Die Bahnstrecke von Homburg nach Zweibrücken und die Weststrecke Trier Igel - Ehrang. Weitere Projekte erhalten derzeit eine Landesförderung, bei anderen haben wir Prüfungen initiiert.

Für beide durch die DB erwähnten Strecken (Homburg-Zweibrücken und Trierer Weststrecke) gilt, dass die Beratungs- und Planungsleistungen durch Länder und Aufgabenträger, teilweise unter Beteiligung der kommunalen Gebietskörperschaften, finanziert werden.

Die Entscheidung über die Wiederinbetriebnahme einer Strecke treffen insofern das Land und die beiden zuständigen ÖPNV-Zweckverbände Nord und Süd.

Nun möchte ich kurz zu den zwei genannten Projekten ausführen:



Homburg – Zweibrücken:

Die Planunterlagen für die Reaktivierung der Bahnstrecke von Homburg nach Zweibrücken und den damit verbundenen Ausbau zur S-Bahn-Strecke sind von den Anhörensbehörden der Länder Rheinland-Pfalz und Saarland in die Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben. Sofern das Planfeststellungsverfahren Anfang 2022 abgeschlossen ist, kann voraussichtlich nach drei Jahren Planungs- und Bauzeit die S-Bahn von Zweibrücken über Kaiserslautern nach Ludwigshafen und zurückfahren.

Die Finanzierung der Reaktivierung erfolgt voraussichtlich im Rahmen des Bundes-GVFG (Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz).

Weststrecke Trier:

Die Reaktivierung der Weststrecke Trier (Igel-Ehrang) dient vor allem der Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Verdichtungsraum Trier und Luxemburg. Die Bahnstrecke wird bereits durch Schienengüterverkehr befahren. Für den SPNV werden unter anderem eine neue Verbindungskurve errichtet und fünf Haltepunkte umgebaut, neu gebaut bzw. reaktiviert.

Gemäß der Planung der Deutschen Bahn AG sollte ein Baubeginn frühestens Anfang 2023 möglich sein, so dass die Inbetriebnahme frühestens im Herbst 2024 erfolgen könnte. Die Finanzierung erfolgt über die Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) von Bund und Ländern.

Zu dem zweiten Punkt der Vorlage „Standardisierte Bewertung“ möchte ich folgendes ausführen:

Die bundesweit gültigen Bewertungskriterien für die Wirtschaftlichkeit von Mobilitätsprojekten (= Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen) werden derzeit vom Bund auf eine Initiative der Länder hin überarbeitet.



Ziel ist dabei, dass künftig Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekte bei den Ausbauvorhaben stärker positiv gewichtet werden und damit zur Wirtschaftlichkeit von Projekten beitragen können. Die Überarbeitung der Standardisierten Bewertung (Titel: „Verfahrensanleitung für die Bewertung von GVFG-Vorhaben“) wird voraussichtlich bis ins Jahr 2022 andauern.

Als ersten Zwischenstand hat der Bund mit Schreiben vom 26. Mai 2021 mitgeteilt, dass ein Nachhaltigkeitsfaktor von ca. 30 % zusätzlich zum monetären Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden soll.

Zusätzlich soll ein „Tragfähigkeitsprinzip“ eingeführt werden, wonach bei besonderem Landesinteresse auch Projekte mit einer „schwachen“ Wirtschaftlichkeit durchgeführt werden können, allerdings mit einem deutlich abgesenkten Bundesfördersatz, und sofern die Komplementärfinanzierung durch das Land und/oder die Kommunen gesichert ist. Daher müssen wir zu diesem Punkt noch mit dem Bund diskutieren. Ganz maßgeblich wird sein, dass die nächste Bundesregierung diesen Prozess entsprechend rasch finalisiert und die neuen Bewertungskriterien einführt.

Die neuen Kriterien sind auf alle Verkehrswegeinvestitionen einschließlich der Infrastrukturprojekte anzuwenden und haben damit unmittelbaren Einfluss auf die Förderfähigkeit dieser Vorhaben.

Neben den vg. Reaktivierungsprojekten können als Beispiele für Infrastrukturmaßnahmen genannt werden die Elektrifizierung von Bahnstrecken und der Bau von Ladestellen für Wasserstoff oder Strom für alternative Fahrzeugantriebe.

Wenn Sie einverstanden sind, nenne ich noch einige der Reaktivierungs- bzw. Ertüchtigungsprojekte, die aktuell bereits in konkreter Vorbereitung bzw. in Umsetzung sind:



Zellertalbahn:

Der Donnersbergkreis, der auch Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist, hat hierzu am 15.09.2020 eine Bewilligung über eine Landeszuwendung von rund 6,7 Mio. € erhalten und beginnt derzeit die Planungs- und Baumaßnahmen.

Bei dieser Strecke bietet es sich aus mehreren Gründen an, eine schrittweise Reaktivierung auch des werktäglichen Verkehrs planerisch vorzubereiten.

Holzbachtalbahn:

Die Ertüchtigung der ehemals dem Kreis Altenkirchen gehörigen Strecke Selters-Altenkirchen für den Güterverkehr wird vom Land bei einer Förderquote von 35% mit rd. 4,7 Mio. Euro gefördert. Der Bund hat rd. 50 % übernommen, der Westerwaldkreis rd. 15%. Die Strecke ist in Betrieb.

Hunsrückquerbahn:

Die Regierungskoalition wird die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn weiter vorantreiben und das derzeit beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) laufende Planfeststellungsverfahren (PF-Verfahrens) mit der Erlangung von Baurecht abschließen. Wir wollen darüber hinaus eine abschnittsweise Reaktivierung, bspw. in einem ersten Schritt bis Simmern prüfen. Das Betriebsprogramm wird deshalb überarbeitet und stärker auf eine regionale Erschließungsfunktion hin ausgerichtet.

Entsprechend der damals zu Grunde liegenden Planungen aus 2010 hatte die damalige Landesregierung eine Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf der Hunsrückquerbahn mit Dieselfahrzeugen vorgesehen, wobei diese Überlegungen insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Zielsetzungen des Koalitionsvertrags und der dort angestrebten Klimaneutralität, gerade im Hinblick auf mögliche alternative Antriebsformen nicht mehr zu vertreten sind und nach Abschluss des PF-Verfahrens nochmals auf den Prüfstand gestellt werden müssen. Dies beinhaltet auch, dass als „Elektrifizierung“ auch der Betrieb bspw. mit Batteriehybridfahrzeugen (elektrischer Antrieb und elektrische Energie) in Frage kommt.



Aartalbahn:

Rheinland-Pfalz beauftragte zusammen mit Hessen eine Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung der Aartalbahn.

Die Studie muss neu aufgesetzt werden, nachdem die Bevölkerung von Wiesbaden die Idee einer durchgehenden Stadtbahn in einem Bürgerentscheid leider abgelehnt hat.

Durch diese durchgängige Bahnstrecke zwischen Wiesbaden und Diez könnten attraktive Anschlüsse zum übrigen Eisenbahnnetz hergestellt werden, die Bestandteil des Deutschlandtaktes sein können.

Als Finanzierungsmöglichkeit bietet sich das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz an, welches seit 2020 den neuen Fördertatbestand Reaktivierung von Schienenstrecken beinhaltet.

Vielen Dank.