



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

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

LANDTAG
Rheinland-Pfalz

18/4293

VORLAGE

DIE MINISTERIN

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

20. Juli 2023

Mein Aktenzeichen
0102-0004#2023/0021-1401
MB.0004

Ihr Schreiben vom

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

Telefon / Fax
06131 16-5365

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 11. Juli 2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde der

- TOP 10) Elektrifizierung des Schienennetzes im Schneckentempo - Rheinland-Pfalz im bundesweiten Vergleich auf den hintersten Plätzen,
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktion der CDU, Vorlage 18/4165



unter Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt.

Ich berichte daher wie folgt:

Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene sieht vor, dass bis zum Jahr 2030 75 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert sein sollen. Derzeit sind es etwa 62 Prozent.

1/3

Verkehrsanbindung

 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)



In Rheinland-Pfalz sind derzeit 42 Prozent der Schienenstrecke elektrifiziert und liegt damit im Ländervergleich vor den Flächenstaaten Thüringen und Schleswig-Holstein, aber auch deutlich hinter den Stadtstaaten.

Der aktuelle Stand in Rheinland-Pfalz lässt sich historisch erklären. Das Bundesland zeichnet sich zu großen Teilen durch eher ländlichen Raum aus, durch den im bundesweiten Vergleich mehr Neben- als Hauptstrecken führen. Anders etwa als die größeren Flächenländer Bayern oder Baden-Württemberg liegt Rheinland-Pfalz zu großen Teilen nicht direkt an den Hauptverkehrsstrecken zwischen Nord- und Süddeutschland. Auch verfügt es nicht über Ballungsräume, die mit der Größe und Relevanz von München oder Stuttgart vergleichbar wären. Auf den weniger stark befahrenen Nebenstrecken war eine Elektrifizierung des Schienennetzes in der Vergangenheit aus wirtschaftlicher Sicht für den Bund oft nicht lohnenswert.

Das liegt insbesondere daran, dass der Bund eine Finanzierung von Elektrifizierungen über den Bundesverkehrswegeplan realisiert. Viele rheinland-pfälzische Strecken werden im Fern- und Güterverkehr nicht angefahren und sind deswegen nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans. Gerade auf Strecken mit geringem Fahrgastaufkommen standen die Kosten in der Vergangenheit in keinem Verhältnis.

Mittlerweile wird den Umweltvorteilen von elektrifizierten Schienenstrecken aber mehr Bedeutung eingeräumt. Elektrisch betriebene Züge belasten die Umwelt selbst nicht direkt mit Schadstoffen durch die Verbrennung fossiler Energiequellen. Ein positiver Beitrag zum Klimaschutz besteht insbesondere dann, wenn auch der benötigte Strom aus regenerativen Quellen erzeugt wird.

Auch der Koalitionsvertrag des Landes Rheinland-Pfalz sieht vor, die Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes voranzutreiben. Daher sind Projekte zum Ausbau des elektrischen Streckennetzes derzeit in der Planung oder Umsetzung. So soll etwa die Ahrtalstrecke im Zuge des Wiederaufbaus nach der Flutkatastrophe 2021 auf etwa 30 Kilometern bis zum Ende des Jahres 2025 elektrifiziert werden. Die ebenso betroffene Eifelstrecke mit etwa 100 Kilometern soll bis zum Jahr 2026 elektrifiziert sein.

Um die Projekte gemeinsam mit den Partnern Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn voranzutreiben, werden sie in einem beschleunigten Verfahren umgesetzt. Die Elektrifizierung weiterer Strecken soll folgen.



Neben den klassischen Oberleitungen soll auf weniger frequentierten Strecken auch auf alternative Stromversorgung der Züge zurückgegriffen werden. So ist geplant, Züge mit hybridem Antrieb einzusetzen.

Diese können sowohl mit Batterien als auch mithilfe von Oberleitungen betrieben werden. Auf Streckenabschnitten, auf denen Oberleitungen nicht möglich oder wirtschaftlich sinnvoll sind, können die Züge den Strom aus der Batterie beziehen und diese in Bereichen mit sogenannten Oberleitungsinselanlagen wieder aufladen.

Nach dem derzeitigen Stand ist die hybride Stromversorgung der Züge zum Beispiel in der Westpfalz geplant. Ab voraussichtlich Ende des Jahres 2025 sollen die ersten Züge fahren. Hier bietet sich dieses Konzept besonders an, da es keine stark benutzten Hauptstrecken gibt, auf denen zudem auch kaum Schienengüterverkehr stattfindet.

Für ein moderates Verkehrsaufkommen im Personenverkehr stellen Hybrid-Züge eine ähnlich CO₂-arme Alternative zu durchgehenden Oberleitungen dar. Dies ist für Strecken, auf denen eine durchgehende Oberleitung nicht wirtschaftlich tragfähig wäre, eine Möglichkeit, auf umweltschädlichen Dieselantrieb zu verzichten. Durch die Umstellung sollen jährlich bis zu fünf Millionen Liter Dieseltreibstoff und 20,4 Millionen Kilogramm CO₂ eingespart werden können.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

gez. Dr. Erwin Manz

(Staatssekretär)