RheinlandPfalz
MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, ENERGIE UND MOBILITÄT

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
18/5485
VORLAGE

DIE MINISTERIN

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

11. März 2024

Mein Aktenzeichen	Ihr Schreiben vom	Ansprechpartner/-in / E-Mail	Telefon / Fax
0102-0004#2023/0035-1401 MB.0008		MB2-Landtag@mkuem.rlp.de	06131 16-5930

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 15. Februar 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde zu

TOP 10) Zweigleisiger Ausbau der Eifelstrecke,

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktion der SPD,

Vorlage 18/5278

zugesagt, den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen. Diese Zusage ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Katrin Eder

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)

Sprechvermerk zu TOP 10) Zweigleisiger Ausbau der Eifelstrecke, Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktion der SPD, Vorlage 18/5278, Sitzung des AKEM vom 15. Februar 2024

Die bei der Flutkatastrophe 2021 stark beschädigte und abschnittsweise völlig zerstörte Eifelstrecke wird derzeit von der Deutschen Bahn wieder aufgebaut.

Angesichts der schlimmen Auswirkungen der Flut auf die Region und die Menschen vor Ort können wir für die Bahnstrecke selbst von einer „Art Glück im Unglück“ reden, denn anknüpfend an den Wiederaufbau kann mit der Elektrifizierung die Strecke auch in Bezug auf die Energieversorgung auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden. Ohne die Flut wäre eine Elektrifizierung der Strecke vermutlich erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt realisierbar gewesen.

Die Elektrifizierung wird nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert wobei der Bund in Summe rund 4/5 der Gesamtkosten trägt und das Land Rheinland-Pfalz den komplementären Anteil von circa 1/5 übernimmt.

Die Eifelstrecke ist aktuell weitestgehend nur eingleisig. Der Wiederaufbau und die Elektrifizierung erfolgen dabei so, dass weitere Abschnitte der Strecke in Zukunft zweigleisig ausgebaut werden könnten.

Eine Steigerung der Streckenkapazität und damit einhergehend Verbesserungen beim Zugangebot werden langfristig nur durch die Herstellung der Zweigleisigkeit erfolgen können.

Daher wurden die Möglichkeiten zum Ausbau der Eifelstrecke unter Beteiligung des Landes untersucht. Ein durch den Zweckverband SPNV-Nord beauftragtes Konzept sieht die stufenweise Herstellung der Zweigleisigkeit vor.

Für die erste Ausbaustufe von in Summe circa zehn Kilometer zusätzlicher Zweigleisigkeit liegen auch schon erste Kostenschätzungen der Deutschen Bahn vor. Hier ist voraussichtlich mit Gesamtkosten im niedrigen dreistelligen Millionenbereich zu rechnen.

Bei einer Finanzierung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wären hiervon nach derzeitigem Kenntnisstand rund 1/3 durch das Land Rheinland-Pfalz zu finanzieren.

Auch bei einer Beteiligung des Bundes sind allein für die 1. Ausbaustufe also bereits Landesmittel in beträchtlicher Höhe nötig um diese zu realisieren. Ebenfalls zu berücksichtigen

ist, dass auch an anderen Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz ein mehrgleisiger Ausbau sinnvoll und erwünscht ist. Hier ist u.a. eine abschnittsweise Zweigleisigkeit zwischen Mainz und Alzey oder zwischen Winden und Wörth zu nennen. Angesichts der vom Haushaltsgesetzgeber zur Verfügung gestellten Mittel wird also eine Priorisierung dieses Projekts auch gegenüber anderen potentiellen Ausbauprojekten in Rheinland-Pfalz stattfinden müssen.

Im nächsten Schritt soll eine Machbarkeitsstudie beauftragt werden mit dem Ziel die grundsätzliche Förderfähigkeit mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu bewerten. Das aktuell von der regionalen Wirtschaft erkennbare Interesse für eine Nutzung der Strecke im Schienengüterverkehr wirkt sich hierbei positiv aus.