



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



DIE MINISTERIN

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

7. Juli 2025

Mein Aktenzeichen
0102-0004#2024/0026-1401
MB.0014

Ihr Schreiben vom

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

Telefon / Fax
06131 16-5930

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 27. Juni 2025

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde zu

TOP 7) Prozess der Schienenreaktivierung - Sachstand des Rankings,

Antrag nach § 76 Abs. 4 GOLT des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität,

Vorlage 18/7640

zugewagt, den Sprechvermerk sowie die präsentierten Folien zur Verfügung zu stellen. Diese Zusagen sind als Anlagen beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

gez. Michael Hauer

(Staatssekretär)

Dieses Dokument wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.

1/6

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 7) Prozess der Schienenreaktivierung - Sachstand des Rankings, Antrag nach § 76 Abs. 4 GOLT des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität, Vorlage 18/7640, Sitzung des AKEM vom 27. Juni 2025

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist nicht nur aktiver Klimaschutz, sondern wir binden damit auch Menschen und Regionen an einen zukunftsfähigen Verkehrsträger an. Es geht nicht zuletzt um das Thema Daseinsvorsorge, das uns als Flächenland besonders am Herzen liegt.

Es ist daher ein großes Anliegen meines Hauses, diesen Prozess voranzutreiben und Schritt für Schritt der Reaktivierung einzelner Bahnstrecken näher zu kommen.

Die Haushaltsmittel sind in Bund und Land begrenzt und wir sind gehalten, diese sparsam und wirtschaftlich vernünftig auszugeben.

Auch vor diesem Hintergrund haben wir schon früh einen Prozess der Priorisierung begonnen.

Unser Ziel ist eine Vorratsplanung, mit der wir für Zeiten, in denen auskömmliche Mittel vorhanden sind, schon mit einer Reihe von Kandidaten möglichst weit vorangeschritten sind.

Es ist außerdem unser Ziel, unsere Strecken nach fachlich fundierten Kriterien vorzusortieren, um auch im Rahmen der Vergabe von Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Mitteln größere Chancen zu haben einen Zuschlag zu erhalten und somit Fördermittel in Höhe von bis zu 90 Prozent der Infrastrukturkosten einzuwerben.

Wie bereits bekannt ist und mehrfach in diesem Ausschuss berichtet, haben die beiden rheinland-pfälzischen Zweckverbände SPNV-Nord und ZÖPNV Süd indikative Nutzen-Kosten-Untersuchungen für insgesamt 12 potentielle Reaktivierungsstrecken erstellen lassen, um eine Basis für unser Ranking zu erhalten.

Mittlerweile liegen die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) die sogenannten Nutzen-Kosten-Indikatoren (NKI) für folgende Strecken vor. Diese sind:

Engers – Siershahn „Brexbachtalbahn“ (NKI: 3,89),

Koblenz-Lützel – Bassenheim (NKI: 2,63),

Landau – Germersheim (NKI: 1,86),



Langmeil – Monsheim „Zellertalbahn“ (NKI 1,5),

Staudernheim – Lauternecken-Grumbach „Glantalbahn Nord“ (NKI: 1,44),

Hinterweidental Ost – Bundenthal-Rumbach „Wieslauterbahn“ (NKI: 1,3),

Kaisersesch - Gerolstein „Eifelquerbahn“ (NKI: 1,12),

Linz – Kalenborn „Kasbachtalbahn“ (NKI: 1,12) sowie Diez – Wiesbaden „Aartalbahn“ (NKI: k.A.) und

Langenlonsheim – Simmern (- Morbach) „Hunsrückquerbahn“ (NKI: k.A.).

Für die Strecken Landau-Herxheim, der Teilabschnitt Lauterecken-Grumbach – Altenglan und die Eistalbahn (Ramsen Eiswoog- Enkenbach) wissen wir bereits heute, dass diese Untersuchung nicht positiv war und sie somit nicht weiter betrachtet wird, da an eine positive NKU mit einem NKI über Eins die Förderfähigkeit nach GVFG gebunden ist. Wir werden für diese Strecke eine Trassensicherung vorsehen, damit auch dort in Zukunft eine Reaktivierung, beispielsweise bei sich ändernden Kriterien zur Erstellung einer NKU, möglich bleibt.

Bei der Aartalbahn liegt uns zum heutigen Zeitpunkt leider noch keine abschließende NKU vor. Diese befindet sich derzeit noch in der Überarbeitung. Die Überarbeitung werden wir abwarten müssen, um auch diese Strecke angemessen im Ranking berücksichtigen zu können.

Bei der Hunsrückbahn ist die Situation etwas komplizierter. Erst kürzlich wurde durch ein Schreiben des Bundesverkehrsministeriums an Landrat Boch bekannt, dass auf Teilen der Hunsrückquerbahn grundsätzlich eine Geschwindigkeit von 120 km/h möglich sein. Diese Information, bisher wurde von rund 20 km/h ausgegangen, war für uns alle neu und verändert natürlich auch die NKU. Diese wird daher nun überarbeitet.

Ich stelle noch einmal fest, dass die aktuellen Arbeiten an der Hunsrückbahn ein Ergebnis eines Rechtsstreites zwischen der Deutschen Bahn und einem scheinbar insolventen Güterverkehrsunternehmen sind. Selbstverständlich fließen alle neuen Erkenntnisse aus den laufenden Maßnahmen in unsere Betrachtung für eine potentielle SPNV-Reaktivierung ein.

Es liegen uns derzeit somit 10 der 12 Strecken mit einer belastbaren NKU vor.

Die Ergebnisse durchgeführter Untersuchungen, der NKI, reicht als Kriterium nicht aus, um die für die spezifischen Anforderungen in Rheinland-Pfalz die optimalen Strecken herauszuarbeiten.



Wir haben immer wieder betont, dass wir die Ergebnisse der verschiedenen Ingenieurbüros in meiner Fachabteilung sehr genau betrachten, bewerten und ggf. synchronisieren. Am Beispiel der Glantalbahn hat sich etwa gezeigt, dass der ursprüngliche Wert von 1,0 auf 1,44 gehoben werden konnte. Diese Synchronisierung war sehr umfangreich und es stellte sich dabei auch heraus, dass die Ansätze, trotz aller standardisierten Vorgaben, teilweise sehr unterschiedlich waren, wie auch die Informationslage. Nach Vorlage aller Ergebnisse werden wir diese mit ergänzenden Kriterien unterstützen. Diese ergänzenden Kriterien möchte ich Ihnen nun vorstellen.

Die Stichworte der ergänzenden Landeskriterien wurden bereits in diesem Ausschuss vorgestellt.

Ich möchte nun die Möglichkeit nutzen, hier tiefer einzusteigen. Gemeinsam mit dem Ingenieurbüro BPV Consult wurden hier umfangreiche Kriterien diskutiert und sich auf folgendes Vorgehen geeinigt.

Es sind neben dem NKI als Ergebnis der Untersuchung zusätzlich die Kriterien

- Bahnbetrieb. Hierunter fallen dann die Unterkriterien
 - o Resilienz, also die Fähigkeit des System Ausweichstrecke zu sein
 - o bestmögliche Einbindung in den ÖPNV, also die Verknüpfung mit dem Bus und Bahn
- Außerdem das Kriterium Nachfrage mit den Unterkriterien
 - o Nutzen für die Fahrgäste bei der Anbindung an den Wohnort
 - o Bedeutung für den Tourismus. Gerade an Wochenenden,
 - o Verkürzung der Bahnerreichbarkeit
- sowie das Kriterium Umwelt- und Klimaschutz durch CO₂-Einsparung.

Aus den NKU und weiteren Streckendaten wurden die für die Kriterien notwendigen Grundlagen ermittelt und entsprechend ihrer Ausprägungen bewertet.

Um die Wertung zu vereinfachen und überschaubar zu halten, wurde nach dem Prinzip der Nutzwertanalyse vorgegangen und insgesamt 5 Kategorien von -1 (kein zusätzlicher Nutzen) bis 3 (großer zusätzlicher Nutzen) gebildet.

Am Ende entsteht dann ein Gesamtwert.



Wir können Ihnen heute noch kein abschließendes Ranking vorstellen. Ich möchte Ihnen gerne erläutern, warum das so ist.

Wie ich bereits ausgeführt hatte, haben sich bei der Hunsrückbahn neue Erkenntnisse ergeben und auch bei der Aartalbahn liegen die finalen Ergebnisse noch nicht vor, da aktuell Abstimmungen unter anderem mit dem zuständigen Rhein-Main-Verkehrsverbund stattfinden. Allein deswegen kann ich Ihnen heute kein Ranking vorstellen.

Der Hauptgrund besteht aber darin, dass wir entschieden haben, unsere Datengrundlage für das Ranking deutlich zu verbessern. Denn aus den bisher vorliegenden ersten Untersuchungen, den NKU, können Kosten und Gewinne zwar grob abgeschätzt werden. Die Kosten und projektspezifischen Herausforderungen stellen aber in der Bewertung ein enorm großes Risiko dar.

Wir sehen daher sehr große Vorteile darin, uns jede einzelne Strecke genauer anzuschauen und unsere Datenlage systematisch und schrittweise zu verbessern. Wir haben daher entschieden, dass wir uns jede der Strecken, die eine positive NKU aufweist und wo somit die Chance auf eine Bundesförderung besteht, in die Planungsstufen 1 und 2 nach HOAI zu geben.

Das bedeutet ausdrücklich nicht, dass sämtliche Strecken am Ende auch realisiert werden. Es bedeutet für heute „nur“, dass wir die notwendigen Planungen vertiefen, um auf dieser Basis die Entscheidungen für die Reaktivierungen schlussendlich treffen zu können.

Wir werden somit die projektspezifischen Anforderungen und Rahmenbedingungen sowie die jeweiligen technischen und gestalterischen Lösungen für jedes einzelne dieser Projekte nun schrittweise untersuchen und damit eine deutlich bessere Abschätzung eines jeden einzelnen Projektes bekommen.

Wir werden somit erstmalig einen umfassenden Planungsvorrat für potentielle Reaktivierungskandidaten schaffen, in dem wir sie im Detail genau anschauen werden. Das ist ein enormer Schritt voran für den Ausbau der Schiene in Rheinland-Pfalz und für die Stärkung der Regionen.

Was bedeutet das für das durch uns angekündigte Ranking konkret?

Wir werden dadurch eine deutlich bessere Daten- und somit Entscheidungsgrundlage dafür erhalten, welche Strecken wir weiter vorantreiben können. Gleichzeitig treiben wir den Prozess weiter voran und gewinnen dadurch Zeit. Besonders wichtig ist aber, dass wir damit vermeiden, schon jetzt Vorfestlegungen im Ranking zu treffen, obwohl wir die Risiken nicht



genau abschätzen können. Das schützt uns vor allem davor, uns für Projekte zu entscheiden, die bei genauerer Betrachtung sinnvollerweise nicht hätten realisiert werden sollen.

Mithilfe der Untersuchungen in Planungsstufe 1-2 werden wir schnell bei der Projektplanung voranschreiten und gleichzeitig eine sehr solide Basis für das Landesranking erlangen, in das ständig neue Informationen einfließen können und werden. Hier ist beispielhaft die Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zu nennen, mit dem wir bei Projekten mit Relevanz für den Güterverkehr kooperieren. Da geht es auch um den Zugang zu diesen Strecken.

Ich möchte aber nochmals auf etwas hinweisen, was ich schon zu Beginn meines Vortrags explizit gesagt habe: Die Haushaltsmittel sind sowohl im Bund als auch im Land begrenzt und wir sind gehalten, diese sparsam und wirtschaftlich vernünftig auszugeben. Daher möchte ich nicht den Eindruck erwecken, dass wir alle Strecken, die wir jetzt in eine weitere Planungsphase überführen wollen, am Ende auch reaktivieren werden. Das wird aus den genannten haushalterischen Gründen nicht möglich sein, wir wollen aber die Auswahl der Strecken, die wir zur Reaktivierung auswählen werden, auf einer bestmöglichen und maximal soliden Grundlage vornehmen.

Das ist ein großer Schritt für die Reaktivierung von Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz, nicht nur für den Klimaschutz, sondern vor allem auch für die Anbindung der Menschen im Land an eine starke Schiene.



RLP-Ranking der SPNV-Strecken- Reaktivierungskandidaten

Sachstand AKEM 27.06.2025

SPNV-Ranking – NKU-Ergebnisse und Ranking



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
KLIMASCHUTZ, UMWELT,
ENERGIE UND MOBILITÄT

Kandidat	Strecke	NKI	Anmerkung
Brexbachtalbahn	Siehrshahn - Engers	3,89	mit SGV: NKI = 5,60
Koblenz-Lützel - Bassenheim		2,63	Variante bis Rübenach
Landau - Germersheim		1,86	
Zellertalbahn	Langmeil - Monsheim	1,5	mit SGV NKI = 2,03
Glantalbahn Nord	Lauterecken-Grumbach - Staudernheim	1,44	
Wieslauterbahn	Hinterweidenthal Ost - Bundenthal-Rumbach	1,3	
Eifelquerbahn	Kaisersesch - Gerolstein	1,12	
Kasbachtalbahn	Linz - Kalenborn	1,12	
Aartalbahn	Diez - Wiesbaden		Aktualisierung folgt
Hunsrückquerbahn	Langenlohnshiem - Hahn/Morbach		NKU folgt nachträglich
Glantalbahn Süd	Lauterecken-Grumbach - Altenglan	NKI < 1	mit Trassensicherung
Landau - Herxheim		NKI < 1	mit Trassensicherung
Eistalbahn	Enkenbach - Ramsen Eiswoog	NKI < 1	mit Trassensicherung

SPNV-Ranking – Rankingkriterien



Nutzen - Kosten - Untersuchung		
1	Standardisierte Bewertung - Ergebnis	
1.1	Volkswirtschaftlicher Nutzen	Förderfähigkeit
Ergänzende Kriterien		
2	betriebliche Kriterien mit direktem Streckenbezug	
2.1	Bedeutung für die Resilienz	Bereitstellung von Alternativstrecken
2.2	ITF-Tauglichkeit neuer Fahrplan (Knoteneinbindung, mögliche Taktknoten, mögliche Anschlüsse)	Bestmögliche Einbindung in den bestehenden ÖPNV
3	Kriterien Nachfrage / Bevölkerung	
3.1	Gesamtfahrgäste	Honorierung des hohen Nutzens für die Fahrgäste
3.2	Wochenendverkehrsanteil (aus Mobilfunkdaten) als Indikator für den Freizeitverkehr	Bedeutung für den Freizeitverkehr berücksichtigen
3.3	Investitionskosten / zusätzlicher Fahrgast	Optimaler Einsatz von Steuergeldern je Fahrgast
3.4	Regionalerschließung/ Daseinsvorsorge / Ziel der gleichwertigen Lebensverhältnisse	Verkürzung der Bahnerreichbarkeit
4	Kriterien Umwelt- und Klimaschutz	
4.1	Saldo Betriebskosten / eingesparter t CO2	Steuergelder für CO₂-Einsparung effizient einsetzen
4.2	Realisierungs-/ Umsetzungsgeschwindigkeit	kurze Umsetzungszeit bedeutet schneller Nutzen für die Bürger