



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Siehe Verteiler

STAATSEKRETÄR
Andy Becht
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2150
Telefax 06131 16-2100
poststelle@mwwlvw.rlp.de
www.mwwlvw.rlp.de

05. Februar 2021

Aktuelle Bahnthemen in der Südpfalz

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den zurückliegenden Wochen haben mich eine Reihe von Schreiben und Anfragen zu Bahnprojekten in der Südpfalz und deren Rahmenbedingungen erreicht. Bei vielen dieser Schreiben und Anfragen wurden ähnliche Aspekte angesprochen, aber auch Aussagen getroffen, die einer Klarstellung bedürfen. Ich habe mich daher entschieden, mit diesem Schreiben einem größeren Kreis an regionalen Abgeordneten im Bundes- und Landtag, den betroffenen Landräten und Oberbürgermeistern sowie Bürgermeistern die maßgeblichen Rahmenbedingungen für die Projekte und die Aktivitäten des Landes darzustellen.

1. Reaktivierung der Bahnstrecke Germersheim – Landau

Die Machbarkeitsstudie (MBS) für die Reaktivierung der Bahnstrecke Germersheim – Landau für den Schienenpersonennahverkehr wurde durch das vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Süd (ZSPNV Süd) beauftragte Planungsbüro abgeschlossen. Die Ergebnisse wurden in der Verbandsversammlung des ZSPNV Süd am 3. Dezember 2020 den Verbandsmitgliedern vorgestellt.

Entgegen den Erwartungen der Beteiligten (Land, ZSPNV Süd und kommunale Gebietskörperschaften) ist aus den vorliegenden Ergebnissen der MBS mit einem Nutzen-Kosten-Index von deutlich kleiner 1 schon in einer sehr frühen Phase des Projektes erkennbar geworden, dass für das Reaktivierungsprojekt Germersheim -



Landau unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen derzeit kein ausreichender volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden kann. Im Rahmen der MBS wurden auch Varianten mit einer Elektrifizierung der Strecke und dabei auch die Durchbindung von Zügen der S-Bahn Rhein-Neckar bzw. der Stadtbahn Karlsruhe untersucht. Der Abschlussbericht wird in Kürze auch auf der Homepage des ZSPNV Süd veröffentlicht werden.

Eine weitere Umsetzung des Projekts kann nur über eine Finanzierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgen. Hierzu verweise ich auf meine separaten nachstehenden Ausführungen zu dieser Thematik.

Ich möchte dabei ausdrücklich betonen, dass die Reaktivierung der Strecke Germersheim - Landau aus Sicht des Landes ein sinnvolles Projekt darstellt, das von unserer Seite vorbehaltlos unterstützt wird. Wir werden hier weiterhin mit den Beteiligten nach konstruktiven Lösungen suchen, um eine Reaktivierung zu ermöglichen.

2. Reaktivierungen allgemein

In den zurückliegenden Wochen wurde wiederholt unter Verweis auf die Veröffentlichung einer landesweiten Reaktivierungsstudie in Baden-Württemberg behauptet, dass Rheinland-Pfalz droht, in Sachen Reaktivierung den Anschluss an andere Bundesländer zu verlieren. Dem muss ich vehement widersprechen.

Zunächst zu den historischen Fakten: Seit Beginn der Regionalisierung 1994 und damit der Verantwortung der Länder haben zwei Länder bundesweit die meisten Strecken reaktiviert. Dies sind nach einer 2019 vom Verband Allianz pro Schiene veröffentlichten Statistik Baden-Württemberg mit 169 km und Rheinland-Pfalz mit 137 km. Berücksichtigt man dabei, dass Baden-Württemberg dreimal mehr Einwohner hat und auch flächenmäßig wesentlich größer ist als Rheinland-Pfalz, kann man nach wie vor mit Fug und Recht behaupten, dass Rheinland-Pfalz in diesem Bereich die bundesweite Vorreiterrolle hat.

Wir ruhen uns aber nicht auf dem Erreichten aus, sondern es wurden und werden in Rheinland-Pfalz auch aktuell einige Machbarkeitsstudien (MBS) für Streckenreaktivierungen durchgeführt bzw. angestoßen. Bei der Studie in Baden-Württemberg handelte es sich dagegen um eine reine Potentialanalyse der möglichen



SPNV-Nutzer im Falle einer Reaktivierung. Nicht betrachtet wurden dabei die Kosten für eine Reaktivierung sowie der volkswirtschaftliche Nutzen eines solchen Projekts. In der Baden-Württemberg-Studie sind auch eine Reihe von abgebauten bzw. in Teilen anderweitig überbauten bzw. als Radweg genutzte Strecken enthalten, was massive Probleme bei der Akzeptanz für eine Reaktivierung mit sich bringen dürfte.

Erst in einer Pressemeldung vom 1. Februar 2021 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg mitgeteilt, dass für die in der Potentialanalyse aufgeführten Strecken Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt werden müssten. Das Land sei bereit, die von den kommunalen Gebietskörperschaften durchzuführenden MBS mit bis zu 75 % zu bezuschussen

In Rheinland-Pfalz steigen wir dagegen auf der Grundlage von Beschlüssen der Verbandsversammlungen der Zweckverbände direkt in die MBS ein, was erstmals so bei der Strecke Germersheim – Landau geschehen ist. Anders als in Baden-Württemberg sieht sich das Land jedoch nicht als reiner Fördergeber, sondern beteiligt sich von Anfang an aktiv auf der Grundlage von Kooperationsvereinbarungen direkt an der Erstellung der MBS. In diesem Rahmen übernimmt das Land die kompletten Kosten für die Ermittlung der Infrastrukturkosten in der MBS und beteiligt sich zudem anteilig an der Finanzierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung. Der Landesanteil an der Finanzierung der Kosten der MBS (inkl. NKU) liegt damit in Rheinland-Pfalz i. d. R. über dem Fördersatz in Höhe von 75 % in Baden-Württemberg.

In den MBS für Reaktivierungsuntersuchungen in Rheinland-Pfalz werden daher direkt neben den Potentialen (= Nutzen) auch die Kosten betrachtet. Bei der Strecke Germersheim – Landau hatte diese Betrachtung nach den einschlägigen Vorgaben leider zum Ergebnis, dass trotz - nach den Maßstäben in Baden-Württemberg - sehr hohen Nachfragepotential (abschnittsweise über 2.000 Fahrgäste/Tag) kein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen nachgewiesen werden konnte. Insofern bleibt abzuwarten, welche Projekte in Baden-Württemberg oder anderen Ländern nach Durchführung der angekündigten MBS weiterhin im Rennen sind. Diesem dann belastbaren Vergleich stellen wir uns gern.



3. Elektrifizierung von Bahnstrecken

Im Rahmen des Bundesförderprogramms „Elektrische Güterbahn“ hat das Land Ende Februar 2019 insgesamt 8 Bahnstrecken angemeldet, darunter u. a. auch die Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth. Die entsprechende Pressemeldung füge ich noch einmal als **Anlage** bei. Entgegen der Ankündigungen des Bundes, bis spätestens Ende 2019 eine Entscheidung zu den über das Programm zu elektrifizierenden Strecken zu treffen, hat der Bund den Ländern, die noch vor der endgültigen Bekanntgabe der Entscheidung informiert werden sollten, bis heute keine Informationen über die erfolgte Auswahl und die beabsichtigte Veröffentlichung zukommen lassen.

Neben entsprechenden Nachfragen im Rahmen der verschiedenen Gremien der Verkehrsministerkonferenz, hat das Land auf eine jüngst erfolgte Nachfrage noch keine Auskunft aus dem BMVI über die Umsetzung einzelner Strecken erhalten. Dies gilt auch für die o. a. Bahnstrecke Neustadt- Landau – Wörth. Aussagen in verschiedenen Schreiben oder Presseberichten, in denen eine angebliche Entscheidung des BMVI zitiert wird, können daher - Stand heute - noch nicht bestätigt werden. Sofern solche Unterlagen bei Ihnen wider Erwarten vorliegen sollten, wäre ich Ihnen sehr verbunden, wenn Sie mir diese unverzüglich zukommen lassen würden. Wir werden Sie über die Kommunikation mit dem BMVI gerne zeitnah informieren.

Bezugnehmend auf den Beschluss der regionalen Aufgabenträger in der Verbandsversammlung des ZSPNV Süd, das Südpfalznetz im anstehenden Ausschreibungsverfahren mit batterieelektrischen Fahrzeugen auszurüsten, wurden in der Zwischenzeit gemeinsam mit dem ZSPNV Süd die Planungen für die notwendige regionale Ladeinfrastruktur angestoßen. Die Vorplanung soll im Frühjahr 2021 vorliegen. Auch dieses Projekt soll über das Bundes-GVFG finanziert werden. Hierzu verweise ich auf meine separaten nachstehenden Ausführungen zu dieser Thematik.

Auch für andere Bahnstrecken im Norden des Landes wurden und werden Machbarkeitsuntersuchungen bzw. Planungen für eine Elektrifizierung angestoßen. Im Rahmen der weiteren anstehenden wettbewerblichen Vergabeverfahren wird auch für die übrigen Strecken in Abstimmung mit den regionalen Aufgabenträgern abzustimmen sein, welche Antriebskonzepte weiterverfolgt werden sollen. Entscheidungen zur Elektrifizierung von Strecken bzw. zur Ausrüstung mit



Infrastruktureinrichtungen für alternative Antriebskonzepte, die über das GVFG finanziert werden sollen, müssen immer im Kontext mit dem jeweils betroffenen Ausschreibungsnetz fallen, da die notwendigen Infrastrukturinvestitionen hierzu passend erfolgen müssen. Eine Elektrifizierung von Bahnstrecken über das GVFG bedeutet im Umkehrschluss jedoch nicht, dass die Strecken nicht auch für andere Verkehrsarten genutzt werden können. Hier gilt es den diskriminierungsfreien Zugang zu den Netzen zu beachten, für den die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde verantwortlich zeichnet. Im Klartext: Eine Elektrifizierung im Rahmen des Bundes-GVFG für den Personenverkehr heißt, dass im Rahmen des diskriminierungsfreien Netzzugangs selbstverständlich auch Güterzüge dort fahren können und dürfen.

4. GVFG-Förderung

Bereits seit mehr als einem Jahr und damit parallel zu dem Gesetzgebungsverfahren zum Bundes-GVFG steht das Land in engem Kontakt mit den Zweckverbänden SPNV zu möglichen Projekten, die über die erweiterten Fördertatbestände und die wesentlich verbesserten Finanzierungskonditionen des Bundes-GVFG umgesetzt und finanziert werden könnten. Dazu zählen u. a. im SPNV-Bereich neben den bereits vorgenannten Reaktivierungs- und Elektrifizierungsprojekten z. B. auch Projekte zum Ausbau von Schienenwegen.

Speziell in der Südpfalz wurde eine Reihe von Projekten identifiziert, zu denen auch Untersuchungen und Planungen bereits angestoßen wurden bzw. in Kürze werden. Neben den vorgenannten Projekten im Bereich Reaktivierung und Elektrifizierung/alternative Antriebe zählt hierzu auch der 2-gleisige Ausbau der Bahnstrecke Winden – Wörth, um damit eine Ausweitung des SPNV-Angebots zu ermöglichen.

Grundsätzlich ist bei allen Projekten im öffentlichen Raum der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens erforderlich, was sich u. a. aus § 7 der Landeshaushaltsordnung und den dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften ergibt. Im ÖPNV/SPNV-Bereich hat der Bund mit der so genannten „Standardisierten Bewertung“ ein Verfahren vorgegeben, das in Ermangelung anderer einschlägiger Verfahren für solche Projekte angewendet wird. Für Projekte, die nach dem GVFG vom Bund mitfinanziert werden sollen, ist dieses Verfahren sogar zwingend



vorgegeben. Für das Land bestehen hier keine Möglichkeiten, eigene Kriterien zu definieren, um ein besseres Ergebnis zu erzielen.

Vor dem Hintergrund der wesentlich ausgeweiteten Fördertatbestände sowie der Möglichkeit der Umsetzung von Projekten auch außerhalb von Ballungsräumen und der Absenkung der Schwellenwerte für die Projekte von 50 Mio. € auf bis zu 10 Mio. €, haben die Länder in den Gremien der Verkehrsministerkonferenz gemeinsam den Bund aufgefordert, die vorgenannte „Standardisierte Bewertung“ zu aktualisieren auch vor dem Hintergrund der aktuellen klimapolitischen Zielsetzungen. Der Bund hat hierzu Ende 2020 eine Forschungsarbeit ausgeschrieben, deren Ergebnis jedoch voraussichtlich erst Anfang 2022 vorliegen wird. Der Bund will die Länder und z. B. auch den Deutschen Städtetag dabei beteiligen, wobei allerdings noch nicht feststeht, wann und in welcher Form das geschieht.

Das Land wird sich auch in diesem Prozess dafür einsetzen, dass im Rahmen der Überarbeitungen der Standardisierten Bewertung insbesondere die Aspekte, die für den Nachweis einer Wirtschaftlichkeit für Reaktivierungs- und Elektrifizierungsprojekte erforderlich sind, im notwendigen Umfang modifiziert werden, um sinnvolle Projekte auch umsetzen zu können. Hierzu zählt – neben z.B. strukturpolitischen Effekten oder einer stärkeren Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten - auch die erstmalige Berücksichtigung von Effekten aus dem Schienengüterverkehr, was bislang in der Standardisierten Bewertung nicht vorgesehen war. Auf der Grundlage der evaluierten Standardisierten Bewertung sollte in 2022 dann auch noch einmal eine Neuberechnung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für das Projekt Germersheim – Landau erfolgen. Sofern sich in der Zwischenzeit gerade bei dieser Strecke auf kommunaler Seite auch noch belastbare Potentiale für einen Schienengüterverkehr auf der Strecke ergeben sollten, sollten diese uns kommuniziert und dann nach Möglichkeit auch in der NKU berücksichtigt werden.

5. SPNV-Angebot Südpfalz in Richtung Baden-Württemberg

Auch zum zukünftigen SPNV-Angebot von der Südpfalz in Richtung Baden-Württemberg gibt es immer wieder Anmerkungen. Auch hier möchte ich gerne die Sicht des Landes noch einmal klarstellen. Aus unserer Sicht wird bei der weiteren Infrastrukturplanung das nachfolgende Mengengerüst den Planungen und den Ausschreibungsverfahren zu Grunde gelegt.



- RE Neustadt – Landau – Karlsruhe Hbf (stündlich, Status quo)
- RB Neustadt – Landau – Karlsruhe Hbf (stündlich, Status quo)
- TER Strasbourg – Lauterbourg - Wörth - Karlsruhe Hbf (stündlich – nach Möglichkeit mit Beginn der Ausschreibung)
- S5 Wörth Badepark – Karlsruhe Innenstadt (20 Min Takt, Status quo)
- S51 Germersheim – Wörth – Karlsruhe Innenstadt (stündlich, Status quo)
- S52 Germersheim – Wörth – Karlsruhe Albtalbahnhof (Früh-HVZ, sowie anschließend vertaktet, in der Grundstruktur Status quo)
- Verlängerung der S 3 (S-Bahn Rhein-Neckar) über Germersheim hinaus, die außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit die aktuell verkehrenden Stadtbahnen der Linie S 52 ersetzen soll. Das heißt, die S 3 – Verlängerung führt in Bezug auf die Taktlagen nur am Vormittag zu einer Erhöhung der Zugzahlen, weil die aktuell noch fehlenden Lagen künftig angeboten werden sollen.

Damit werden, alleine aus bereits konkret laufenden bzw. in der Vorbereitung befindlichen Vergabeprojekten bzw. Bestandsangeboten, künftig stündlich acht vertaktete Linien von Wörth über die Rheinbrücke fahren. Mindestens drei dieser Linien biegen an der Rheinbergstraße in die Innenstadt als Stadtbahnen ab.

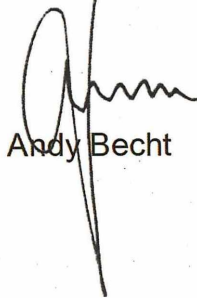
Darüber hinaus besteht die fachliche Einschätzung, dass wir zusätzliche Linien aus der Südpfalz nach Karlsruhe anbieten müssten, um die Potentiale für den SPNV besser ausschöpfen zu können. Dies deckt sich auch mit dem politischen Wünschen aus der Region. Hier geht es nach unserer Ansicht um jeweils eine zusätzliche Linie im Stundentakt in der Relation Karlsruhe – Wörth und weiter in Richtung Germersheim und eine zusätzliche Linie in der Relation Karlsruhe – Wörth – Winden und weiter in Richtung Landau oder Bad Bergzabern.



Diese zusätzlichen Angebote sind derzeit planerisch, infrastrukturell und finanziell noch nicht abgesichert. In den in der Vorbereitung befindlichen Vergaben sollen aber bereits Vorkehrungen (z.B. hinsichtlich der Fahrzeuge) getroffen werden, um hier aufwärtskompatibel mittelfristig reagieren zu können. Auch hier hängen abschließende Entscheidungen von Entscheidungen zu oben skizzierten Projekten ab.

Ich würde mich freuen, mit diesem Schreiben mehr Verständnis für die Rahmenbedingungen und die Verantwortlichkeiten in den einzelnen Themen geweckt zu haben. Aus meiner Sicht ist festzuhalten, dass wir als Land hier gut aufgestellt sind im Hinblick auf bevorstehenden Herausforderungen zur Stärkung und zum nachhaltigen Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs. Da wichtige Rahmenbedingungen seitens des Bundes aber noch nicht abschließend geklärt sind, muss hier weiter gemeinsam von allen Beteiligten flexibel auf die Entwicklungen reagiert werden. Positiven Nutzen bei allen Ausbauprojekten haben dabei insbesondere auch die Effekte aus dem Schienengüterverkehr, zumal auf allen Strecken ohnehin ein diskriminierungsfreier Zugang gewährt werden muss.

Mit freundlichen Grüßen



Andy Becht



17.06.2019 | Verkehr

Becht: Elektrifizierung ist Investition in die Zukunft

Rheinland-Pfalz setzt sich für die Elektrifizierung von Bahnstrecken ein. Das Land hat acht Strecken für ein Sonderförderprogramm des Bundes gemeldet. Geht es nach dem Land, könnten rund 350 Kilometer Schienenstrecke unter Strom gesetzt werden.

„Die Elektrifizierung von Bahnstrecken ist eine Investition in die Zukunft. Die Strecken werden dadurch leistungsfähiger, es können mehr Personen und Güter umweltfreundlich befördert werden. Ohne Bundesmittel ist eine solche Investition nicht zu stemmen. Wir haben daher acht für das Sonderförderprogramm infrage kommende Strecken dem Bund gemeldet. Der Bund wird bei diesem Sonderförderprogramm die Baukosten komplett übernehmen, ohne dass sich Kommunen und Land beteiligen müssen. Damit kommen wir auch einem vielfach von den Kommunen vorgetragenen Anliegen nach. Jetzt heißt es Daumen drücken“, hat Verkehrsstaatssekretär Andy Becht mitgeteilt. Mit einer Entscheidung wird bis Jahresende gerechnet.

Während die Hauptstrecken der Bahn häufig bereits elektrifiziert sind, fehlen gerade in Rheinland-Pfalz auf wichtigen Nebenstrecken die Oberleitungen, zum Teil gilt es auch, Lücken zu schließen, damit Züge elektrisch durchfahren können. Die Lücken im Oberleitungsnetz bremsen heute die Bahn oftmals aus und verhindern fahrgastfreundliche Umleitungen, wenn diese notwendig werden.

„Ähnlich bedeutsam wie das aktuelle Sonderförderprogramm „Elektrische Güterbahn“ wird für Rheinland-Pfalz ein weiteres Bundesprogramm zur Elektrifizierung von Regionalstrecken sein, das der Bund nach eigenen Angaben derzeit ausarbeitet. Wir hoffen stark darauf, dass die Bahnstrecken, die wir aufgrund der aktuellen Förderbedingungen nicht unterbringen konnten, in dieses Programm für reine Regionalverkehrsstrecken passen“, so Becht.

Folgende acht Bahnstrecken in allen Landesteilen mit einer Gesamtlänge von rund 350 Kilometern wurden dem Bund gemeldet:

„Ähnlich bedeutsam wie das aktuelle Sonderförderprogramm „Elektrische Güterbahn“ wird für Rheinland-Pfalz ein weiteres Bundesprogramm zur Elektrifizierung von Regionalstrecken sein, das der Bund nach eigenen Angaben derzeit ausarbeitet. Wir hoffen stark darauf, dass die Bahnstrecken, die wir aufgrund der aktuellen Förderbedingungen nicht unterbringen konnten, in dieses Programm für reine Regionalverkehrsstrecken passen“, so Becht.

Folgende acht Bahnstrecken in allen Landesteilen mit einer Gesamtlänge von rund 350 Kilometern wurden dem Bund gemeldet:

- Lückenschluss auf der Nahestrecke im Abschnitt Gau-Algesheim – Neubrück
- Alsenzstrecke Bingen – Bad Kreuznach – Hochspeyer
- Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth
- Bahnstrecke Wörth – Bundesgrenze (– Lauterbourg)
- Eifelstrecke Ehrang – Gerolstein – Landesgrenze (– Köln)
- Lahntalstrecke Koblenz – Landesgrenze (– Limburg)
- Bahnstrecke (Limburg –) Landesgrenze – Siershahn
- Bahnstrecke Montabaur – Wallmerod

Susanne Keeding
Pressesprecherin
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Tel. 06131/16-2550