

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Strecke					
<p>(Limburg –) Diez – Hahnstätten – Bad Schwalbach / Aartalbahn</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Projekt der Reaktivierung SPNV der Aartalbahn wurde nach Veröffentlichung des Prüfungsergebnisses des Landesrechnungshofs Anfang 2018 nicht mehr weiterverfolgt. • RLP hat Kontakt mit dem Land Hessen zwecks Untersuchung einer durchgehenden Reaktivierung der Aartalbahn. • Das Aus für die Citybahn Mainz - Wiesbaden - Bad Schwalbach änderte zwischenzeitlich die Vorzeichen, sodass die Machbarkeitsstudie angepasst werden muss. • Gespräche mit dem Land Hessen und allen Aufgabenträgern laufen, sollen fortgeführt werden. • Eine umsteigefreie Verbindung aus dem Aartal nach Mainz und Wiesbaden als wichtigen Baustein bei der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes wird befürwortet. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Reaktivierungspläne der Landesregierung sind richtig; trotz gegenteiliger Sicht des Landesrechnungshof. • Die Reaktivierung muss mit einer Elektrifizierung der Strecke einhergehen. • Ausbau zur Nutzbarmachung für den Güterverkehr muss geprüft werden. • Bei allen Plänen und Maßnahmen muss zudem stets das Gespräch mit den hessischen Partner*innen gesucht werden, um Synergieeffekte erzeugen zu können. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nach dem Nein zur City-Bahn der Wiesbadener Bürger: die bisher angedachte Konzeption mit einem Schienenpersonennahverkehr zwischen Limburg, Diez und Hahnstätten nach Bad Schwalbach mit bahnsteiggleichen Umstieg auf die City-Bahn leider nicht mehr möglich. • Eine schienengebundene Verbindung aus dem Aartal nach Mainz und Wiesbaden wird weiterhin für sinnvoll gehalten. • Das Land Hessen und die Aufgabenträger wurden seitens der Landesregierung bereits angeschrieben, um die Konzeption anzupassen und die Machbarkeitsstudie entsprechend zu ergänzen. • Eine Verbindung aus dem Aartal nach Mainz und Wiesbaden als wichtigen Baustein bei der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes gesehen • Moderne und umweltfreundliche Antriebsformen sollen zum Einsatz kommen können. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Strecke					
<p>Andernach – Kaisersesch – Daun – Gerolstein / Eifelquerbahn</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir wollen eine Reaktivierung dieser wertvollen Verbindung! • Mit großem Engagement setzen wir uns hierfür seit Langem ein und werben bei der DB für eine prioritäre Behandlung der Strecke und Aufnahme in die Liste der schnellstmöglich zu behandelnden Strecken. • Gerade vor dem Hintergrund der jüngst erweiterten Fördermöglichkeiten gab und gibt es hierzu verstärkte Bemühungen seitens der SPD. Wir möchten betonen: es bestehen keine Sanktionsmöglichkeiten gegenüber der DB. Dies ist uns umso mehr Ansporn, unser Engagement für die Eifelquerbahn unvermindert fortzusetzen. • Die Nutzung von Wasserstoff erscheint uns bei einer Reaktivierung sehr zielführend. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir setzen uns auch für eine Reaktivierung der Eifelquerbahn von Kaisersesch bis Gerolstein (über Ulmen und Daun) ein. • Insbesondere die Streckenteile zwischen Kaisersesch und Ulmen, die bereits 2008 saniert wurden, dürften relativ schnell wieder in Betrieb genommen werden können. • Es wird weiteren politischen und gesellschaftlichen Druck brauchen, um die genannten Ziele zu verwirklichen. Insbesondere die bessere Anbindung der (auch touristisch attraktiven) Teile der Vulkaneifel machen dieses Vorhaben so wertvoll. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wir setzen uns vehement für die Reaktivierung der Eifelquerbahn ein. • Mit einem Wasserstoffzug wäre eine Reaktivierung umso nachhaltiger und zukunftsfähig. • Es wird nicht nur für Pendlerinnen und Pendler ein enormer Gewinn sein. Auch der Tourismus in der Region kann daraus klare Vorteile ziehen." 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Strecke					
<p>Mainz – Bingen – Langenlonsheim – Flughafen Hahn / Hunsrückquerbahn</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Hunsrückbahn ist eine derjenigen Strecken, die wir als geeignet für eine Reaktivierung für den ÖPNV erachten. • Wir sehen in der jüngsten Entwicklung rund um die Nutzung der Strecke für den Güterverkehr ein positives Signal für eine weitere Reaktivierung. • Weitere Fragen sind zu klären. Gegenwärtig laufen die Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt als zuständiger Behörde, um Baurecht zu erlangen. Aufgrund der • Das EBA muss die zahlreichen Einwendungen prüfen, abwägen und am Ende des Verfahrens einen Planfeststellungsbeschluss erlassen. Viele Einwendungen: Abschnitt VG Langenlonsheim bis VG Simmern rund 800 Einwendungen eingegangen. Im Abschnitt Kirchberg sind es rund 40. • Außerdem mussten und müssen die Planunterlagen teilweise aufgrund von Gesetzesänderungen angepasst werden, was aufgrund der Länge der Strecke immer viel Zeit in Anspruch nimmt. • Eine direkte Einflussmöglichkeit seitens des Landes auf das Verfahren besteht nicht. Der Zeitpunkt des Verfahrensabschlusses ist daher noch nicht belastbar absehbar. • So sehr wir uns eine schnelle Klärung der Reaktivierung und die schnelle Bearbeitung durch den Bund - auch im Interesse des Klimaschutzes – wünschen mögen, so gilt es doch, den rechtsstaatlichen Anforderungen gerecht zu werden und die vorgeschriebenen Prozesse einzuhalten. Es besteht seitens der Landesebene auch keine weitere Möglichkeit des Einflusses auf das Bundesunternehmen Deutsche Bahn AG, die uns bekannt wäre. • Die große Zahl der Eingaben belegt, dass derartige Projekte nicht ohne breite Akzeptanz seitens der Bürgerinnen und Bürger erfolgreich sein können. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wir stehen zur vollständigen Wiederbelebung der Hunsrückquerbahn, weil die Schienenanbindung des Hunsrücks derzeit höchst unzureichend ist. • Es würde zudem einen Beitrag zur besseren Anbindung des Westens des Landes an die Landeshauptstadt Mainz und das Rhein-Main-Gebiet leisten. • Wie die Landrät*innen der anliegenden Kommunen in ihrem Brief an den Verkehrsminister Ende des letzten Jahres richtig festhalten, könnte die Finanzierung hierfür durch das gemeinsame Modernisierungsprogramm „#StarkeSchiene“ des Bundes und der Deutschen Bahn erleichtert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Hunsrückquerbahn zählt ebenfalls zu den Bahnprojekten, deren Reaktivierung klar unterstützt wird. • Ländliche Räume müssen stärker angebunden werden, um die Menschen aus allen Regionen uneingeschränkt von A nach B bringen zu können. • Leider geht das Planfeststellungsverfahren nur sehr schleppend voran, dass hierfür zuständige Eisenbahnbundesamt muss hier dringend nachbessern. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Strecke					
<p>Siershahn – Engers / Brexbachtalbahn</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Reaktivierung der Strecke ist absolut sinnvoll und hier wird sich weiter dafür eingesetzt. Schon allein daher ist das Engagement des lokalen Vereins zur Touristischen Nutzung der Strecke sehr zu begrüßen. • Darüber hinaus bestand bisher seitens der Landesebene nie ein Ansatzpunkt, im Sinne einer Reaktivierung unilateral tätig zu werden. Hier müssen alle beteiligten Ebenen gemeinsam vorgehen. Wir werben dafür und wollen unterstützen, wo immer möglich. • Derzeitige vorbereitende Maßnahmen begrüßen wir darüber hinaus ausdrücklich. So wird derzeit in Kooperation mit dem Zweckverband SPNV Nord im Rahmen einer Studienarbeit bei der TU Dresden die Reaktivierung der Strecke untersucht. • Die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft hat zudem seit Mitte 2019 die Unternehmensgenehmigung für den Betrieb von zwei Teilabschnitten der Brexbachtalbahn nach § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz. Der ergänzend hierzu notwendige Antrag auf Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung (Voraussetzung für die Aufnahme von Verkehren) wurde bislang nach unserer Information nicht vorgelegt, so dass auch aktuell noch keine Verkehre auf den genehmigten Streckenabschnitten stattfinden. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Reaktivierung dieser Strecke (auch für den nicht-touristischen Verkehr) ist auch deshalb von Bedeutung, weil sie für den Fernverkehr relevant sein kann. • Die bei der Reaktivierung befürchteten Konflikte mit dem Autoverkehr muss man unseres Erachtens nach mutig angehen: wer die Verkehrswende will, muss öffentliche Verkehrsmittel priorisieren. Das wollen wir hier tun. Wie bei allen Reaktivierungen muss zudem eine schnelle Elektrifizierung der Strecke geprüft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • In Kooperation mit dem Zweckverband SPNV Nord wird derzeit im Rahmen einer Studienarbeit bei der TU Dresden die Reaktivierung der Strecke untersucht. Die Arbeit befasst sich mit einem möglichen Betriebsprogramm und analysiert auch die Nachfragepotentiale. • Das Ergebnis soll Anfang März 2021 vorliegen und ich hoffe sehr auf positive Nachrichten. • Die Hauptfrage ist der Lückenschluss in Bendorf und damit die kommunale Willensbildung. Daneben ist natürlich die Frage, wie viele Mittel das Land Rheinland-Pfalz den beiden Aufgabenträgern für die Verkehre zuweisen kann. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Strecke					
Kurve Engers – Urmitz- Rheinbrücke	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt die Ansicht, eine Gleisanbindung bei Engers zur Rheinbrücke bei Urmitz könnte vorteilhaft sein, um eine direkte Anbindung nach Koblenz zu schaffen. • Wir stehen zu unserer Aussage, Reaktivierungsprojekte dort mitzutragen, wo sie sinnvoll und gewünscht sind. • Auch wenn uns derzeit in Bezug auf diesen Streckenabschnitt keine derartigen Bestrebungen bekannt sind und auch wir keine konkreten Pläne diesbezüglich verfolgen, stehen wir jeder Diskussion offen gegenüber. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>	<p>Hierzu haben wir derzeit keine konkreten Pläne. An der Position der EVG hierzu sind wir sehr interessiert.</p>	<p>Keine Aussage dazu erhalten</p>	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Strecke					
<p>Staudernheim – Lauterecken – Altenglan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dieses Projekt unterstützen wir. • In einer entsprechenden Reaktivierung und der so verbesserten Anbindung der Region an den SPNV sehen wir großes Potenzial. • Die lokalen Akteurinnen und Akteure sind hier vor Ort bereits seit längerem involviert und konnten konkrete Fortschritte erzielen. • Wir begrüßen sehr, dass der Kreistag die Beauftragung eines Gutachtens beschlossen hat. Land, ZSPNV Süd und betroffene Kreise als Aufgabenträger arbeiten hier bereits Hand in Hand und haben eine Kooperationsvereinbarung getroffen. • Wir wollen die kommenden Monate nutzen, um weitere Gespräche mit dem ZSPNV und der kommunalen Ebene zu vertiefen, um weitere Entwicklungsperspektiven zu diskutieren. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der 1985 erfolgte Beschluss, diese Strecke nicht zu reaktivieren, war in unseren Augen ein Fehler. • Eine Reaktivierung hätte zu einer Stärkung des Mobilitätsangebot im anliegenden ländlichen Raum geführt. • Dass der Streckenabschnitt nicht einfach sich selbst überlassen wurde, sondern als touristisch attraktive und dennoch umweltfreundliche Draisinenstrecke genutzt wird, erachten wir im Vergleich zur völligen Stilllegung als geringeres Übel. • Wir wollen eine unverbindliche Machbarkeitsstudie zu einer Reaktivierung für den Personenverkehr, die auch die Opportunitätskosten in Bezug zur derzeitigen Nutzung berücksichtigt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wir stehen hinter der Strecke zwischen Staudernheim - Lauterecken. Auf Grundlage der positiven NKU im Jahr 1995 wurde damals die Trasse über die Draisinenstrecke gesichert. • Aktuell ist eine neue NKU in der Vorbereitung. Hier hoffen wir auf ein positives Ergebnis. 	<p>Leider keine Rückmeldung erhalten</p>

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Aussagen der Fraktionen zum Güterverkehr und zur Schiene allgemein



Für uns als SPD ist ganz klar: Die Schiene muss eine tragende Funktion im Rahmen der zukünftigen Verkehrswelt übernehmen. Dies gilt uneingeschränkt im Personennah-, -fern- und Güterverkehr und in allen Bereichen wollen wir die Schiene als leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger durch Reaktivierung und Elektrifizierung stärken.

Wir nutzen daher die neuen Möglichkeiten des neuen Nahverkehrsgesetzes, um mehr Menschen ein attraktives Angebot auf der Schiene machen zu können. Dies erreichen wir durch die Attraktivitätssteigerung, die wir durch eine noch bessere Vernetzung, einheitliche Tarife, Verknüpfung der Verkehrsträger und Qualitätssteigerung beim Angebot und beim rollenden Material bewirken wollen. Dabei wollen wir als SPD insbesondere die gestärkten Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich der Tarifbindung und Arbeitsbedingungen bei Unternehmen und Nachunternehmen nutzen.

Beim Güterverkehr heißt es für uns, dass wir ihn weg von der Straße bekommen müssen. Dazu brauchen wir die Schiene als maßgeblichen Hebel. Durch Elektrifizierung und bessere Anbindung unserer Industrie können wir das erreichen.

Daher setzen wir uns zum Beispiel auch für das Projekt Staudernheimer Kurve ein. Insgesamt treten wir ein für den Ausbau der Schieneninfrastruktur zur Schaffung zusätzlicher Verkehrsangebote sowie den Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenstrecken.

Was die Entlastung des Rheintals angeht, waren und sind wir klar: Wir setzen uns für den Bau einer Entlastungsstrecke für den Güterverkehr entlang des Rheins ein, um die Bevölkerung von Lärm zu entlasten. Auch wenn die SPD-geführte Landesregierung zusammen mit der DB bereits Lärmschutzinvestitionen von rund 70 Mio. auf den Weg gebracht hat, so kann nur eine Alternativstrecke eine echte Zukunftsperspektive. Das Vorhaben der Machbarkeitsstudie treiben wir weiter voran.

Entscheidend ist für uns außerdem freilich die Reaktivierung von Strecken für den SPNV. Erfolgreiche Beispiele, wie zuletzt die Fortschritte bei der Reaktivierung der Zellertalbahn oder der Strecke Homburg-Zweibrücken motivieren uns, diesen Weg zusammen mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort weiterzugehen. Erlaube mir, hier noch ein zusätzliches Thema anzusprechen, das in diesem Zusammenhang entscheidend ist.

Wir alle sehen, dass Infrastrukturprojekten insgesamt eine vermehrte Aufmerksamkeit gilt und diese nicht selten Gegenwind hervorrufe. Es steht außer Frage, dass umfangreiche Prüfungen und verbindliche, standardisierte Verfahren für mehr Akzeptanz und Planungssicherheit sorgen. Wir erachten Sie daher als unbedingt notwendig.

Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken haben sich die standardisierten Bewertungskriterien als maßgebliche Bundesvorgabe als nicht mehr zeitgemäß erwiesen. Selbst vielversprechenden Projekten droht unter den derzeitigen Fördervoraussetzungen auf Basis der aus unserer Sicht veralteten Bestimmungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung das Aus. Dies verhindert die Entwicklung eines bedarfsorientierten Verkehrsangebots, gefährdet die Akzeptanz der Verkehrswende und hintertreibt den Klimaschutz.

Wir als SPD wollen auf Landesebene alles tun, um Reaktivierungen systematisch und in der Fläche voranzubringen, wo immer dies möglich, sinnvoll und vor Ort gewünscht ist. Wir wollen uns gerade deshalb dafür stark machen, das Thema der Reaktivierung noch stärker ins Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit bei Bürgerinnen und Bürgern zu rücken. Wir erhoffen uns so, schon im Vorfeld das Aufkommen von Konflikten zu minimieren. Klar ist für uns: um hier wirklich voranzukommen und zu einer nachhaltigen Verbesserung bei Reaktivierungen zu kommen, muss auf Bundesebene der rechtliche Rahmen angepasst werden.

Aussagen der Fraktionen zum Güterverkehr und zur Schiene allgemein

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz



Gerne möchte ich unsere grünen Standpunkte zum Thema Bahnverkehr erläutern und auf unsere Haltung zu spezifischen Bahnprojekten eingehen. Wir Grüne setzen uns dafür ein, dass sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene die Mittel für Investitionen und den Betrieb von Eisenbahnschienen ausgebaut werden. Unser Ziel ist, die Straßen zu entlasten sowie ein flächendeckendes Nah- und Fernverkehrsnetz auf der Schiene zu schaffen. Von A nach B zu gelangen sollte nicht nur im eigenen PKW komfortabel sein. Unser Ziel ist daher, das Reisen mit der Bahn so attraktiv und nachhaltig wie möglich zu machen. Dazu gehört auch, den Taktverkehr mit Bussen zu verbessern und ein Ticket für alle Angebote im ganzen Land zu entwickeln, damit die Anbindung an die Schiene für jeden Menschen möglich wird.

Die Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima sind groß. Deshalb fordern wir, Bahnstrecken bis zum Jahr 2025 zu 70 Prozent zu elektrifizieren. Wo dies nicht möglich ist, wollen wir mit Batterie oder grünem Wasserstoff betriebene Züge einsetzen. Wir wollen zudem erreichen, dass bei Kosten-Nutzen-Rechnungen die Klima- und Umweltbelastung in Zukunft stärker gewichtet wird, um den Weg für den Ausbau des Schienennetzes noch weiter zu ebnen.

Zu den in Ihrer Anfrage genannten Bahnprojekten möchte ich nun gern einzeln Stellung beziehen. Grundsätzlich ist die Reaktivierung bestehender Schieneninfrastruktur ein grünes Kernziel, welches ich als verkehrspolitische Sprecherin mit Nachdruck verfolge.



Viele verkehrspolitische Maßnahmen, die wir umsetzen wollen, fördern den Schienenverkehr indirekt, da viele Entscheidungskompetenzen beim Bund oder über die Zweckverbände bei den Kommunen liegen. So muss sich das Land dafür einsetzen, der niedrigen Streckenkonzentration im Norden und Westen des Landes etwas entgegenzusetzen. Hier braucht es auch Neubauten, die die genannten geographischen Teile des Landes besser mit der Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Region verbinden. Insgesamt brauchen wir eine bessere intermodale Planung und Vernetzung von Verkehrsmitteln, Infrastrukturen etc. Das Land muss hier die Initiative ergreifen und institutionalisierte Rahmen hierfür, über Länder- und Staatsgrenzen hinweg, schaffen. Verkehrsknotenpunkte müssen gleichsam angenehme Sozial- und regionale Wirtschaftsräume sein. Diese Entwicklung kann über Förderprogramme des Landes begünstigt werden.

Perspektivisch wollen wir den Nahverkehr zum Nulltarif, der selbstverständlich auch mit einer Stärkung des Schienenverkehrs – finanziell wie personell – einhergeht. Auf dem Weg dahin müssen Kommunen befähigt werden, ÖPNV-Abgaben zu erheben, die Verkehrsverbände überwunden werden, um effizienter, aber stets unter Einbeziehung organisierter Interessen (wie der Arbeitnehmer*innenschaft in Form der EVG), politisch handeln zu können und Tarifstrukturen transparenter zu machen. Wir wollen bis 2022 landesweit fünf Modellprojekte im Rahmen der Verkehrswende ausschreiben, die die Lenkungswirkung unterschiedlicher, angewandeter technischer Innovationen ebenso wie verringerte Preise testen. Selbstverständlich muss der Schienenverkehr Teil dieser Projekte sein. Auch über ein 365-Euro-Ticket und eine Reisekettenversicherung, die die Rechte der Nutzer*innen stärkt, sowie eine Imagekampagne, die den ÖPNV der Zukunft als komfortable und umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr bewirbt, würde der Schienenverkehr indirekt an Attraktivität gewinnen.

Auch beim Güterverkehr gibt es einige Ansatzpunkte: beim Neubau von Firmen- und Industriestandorten müssen Anschlüsse ans Streckennetz vorausgesetzt werden. Wir wollen an besonders stark von Lärm betroffenen, anliegenden Orten weitere Lärmschutzmaßnahmen ergreifen. Hier braucht es mehr Gleise, um Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu minimieren, sowie mittelfristige weitere Entlastungstunnel. Dies steigert gleichsam die Akzeptanz der Anlieger*innen und die Streckenkapazitäten.

EVG Landesverband Rheinland-Pfalz

Aussagen der Fraktionen zum Güterverkehr und zur Schiene allgemein

CDU

Leider keine Rückmeldung erhalten

Freie
Demokraten
FDP

Leider keine Rückmeldung erhalten