



Stadtbahn zwischen Germersheim und Wörth am Bahnhof Rheinabern. Foto: mw/Bündnis für Verkehrswende Südpfalz

SPD-Bundestagsabgeordneter Thomas Hitschler hatte zu einer Videokonferenz am Donnerstag, 29.04.2021 von 17.30 bis 19.00 Uhr eingeladen

„Runder Tisch zum Schienenverkehr in der Südpfalz“

Bericht von Michael Wünstel, Bündnis für Verkehrswende Südpfalz

Rund 30 Personen nahmen an der Videokonferenz **„Runder Tisch zum Schienenverkehr in der Südpfalz“** teil. Zu dieser Veranstaltung hatte der SPD-Bundestagsabgeordnete Thomas Hitschler in einem Rundschreiben vom 8. April 2021 eingeladen.

Neben **Thomas Hitschler** zusammen mit mehreren Mitarbeitern nahmen der SPD-Bundestagsabgeordnete und gelernte Lokomotivführer **Detlef Müller**, der SPD-Landtagsabgeordnete **Benedikt Oster** (zugleich Mitglied im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr von Rheinland-Pfalz), die SPD-Landtagsabgeordnete **Dr. Katrin Rehak-Nitsche** sowie die neu gewählten SPD-Landtagsabgeordneten **Florian Maier** und **Markus Kropfreiter** teil. Aus der Kommunalpolitik waren **Lukas Hartmann** (Bündnis 90/Die Grünen, Verkehrsdezernent in Landau), **Hedi Braun** (Verbandsbürgermeisterin von Herxheim b. Landau), **Volker Poß** (SPD, Verbandsbürgermeister von Kandel/Pfalz), **Dieter Ditsch** (Ortsbürgermeister

von Knöringen) und **Lothar Zimmermann** (Landkreis Südliche Weinstraße – zuständig für ÖPNV) vertreten.

Vom **Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV)** waren der Verbandsdirektor **Michael Heilmann** und sein Vorgänger **Werner Schreiner** zugeschaltet.

Als Gäste waren Vertreter der verschiedenen Fachverbände und Organisationen aus der Region eingeladen, die teils auch dem **„Bündnis für Verkehrswende Südpfalz“** angehören: Der stellvertretende Vorsitzende vom **BUND Rheinland-Pfalz**, die Fahrgastverbände **PRO BAHN Landau** und **SÜDPFALZ mobil e.V.**, die **Bürgerinitiative Verkehrsforum Südpfalz** mit mehreren Vertretern, die Vorsitzenden der **Kreisverbände ADFC Landau/Südliche Weinstraße und Germersheim** und zwei Vertreter von **Attac Kandel-Südpfalz**.

Für die anderthalbstündige Veranstaltung waren drei kurze Redebeiträge vorgesehen mit anschließend ausführlicher Diskussion. Thomas Hitschler übernahm die Moderation.

„Noch nie gab es einen so bahnfrendlichen Koalitionsvertrag“

Erster Redner war **Detlef Müller** aus Chemnitz, der als Bundestagsabgeordneter auch Mitglied im **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** im Bundestag ist. Nach seiner Ansicht gab es noch nie einen so bahnfrendlichen Koalitionsvertrag wie im Jahr 2018. Das im Januar 2020 verabschiedete **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** sei ein großer Durchbruch. Bis zum Jahr 2025 würden pro Jahr 1 Mrd. Euro an zusätzlichen Finanzhilfen für Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Ab 2025 werden die Mittel sogar auf zwei Milliarden Euro pro Jahr erhöht.

Mit dem neuen Gesetz können nun nicht mehr nur Straßenbahnen und Busse in größeren Städten oder S-Bahn-Systeme gefördert werden, sondern auch Bahnhöfe und Verknüpfungstellen im ländlichen Raum. Auch die Förderungssätze wurden erhöht. Derzeit in Überarbeitung befindet sich die so genannte „Standardisierte Bewertung“, an der bislang so manche wünschenswerten Infrastrukturprojekte wie die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken scheitern. Die bisherigen Kriterien schreiben eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mit einem positiven volkswirtschaftlichen Ergebnis vor. Umwelt- und Klimaschutz oder soziale Aspekte wurden bislang nicht berücksichtigt. Das soll sich mit der Überarbeitung nun ändern.

Standardisierte Bewertung soll überarbeitet werden

Eigentlich sollten die neuen Kriterien der „Standardisierten Bewertung“ bereits im Februar 2021 vorgelegt werden. Laut Staatssekretär Steffen Bilger aus dem Bundesverkehrsministerium läge die Bearbeitung in den letzten Zügen. Die Standardisierte Bewertung

wird vom Ministerium per Verordnung in Kraft gesetzt. In diesem Prozess haben die Abgeordneten relativ wenig Mitspracherecht, lediglich auf Berichterstatter-Ebene.

Es sei wichtig, die Überarbeitung der Standardisierten Bewertung noch in dieser Legislaturperiode (bis Ende Sommer 2021) durchzubringen, weil es inzwischen im Zusammenhang mit dem GVFG einen gewissen Rückstand bei den Genehmigungen der Projekte gibt, d.h. Geld steht zwar zur Verfügung, aber es fehle zum großen Teil an der planerischen Vorbereitung und an der Genehmigung der Infrastrukturvorhaben. Dies würde alles noch zu lange dauern, so Detlef Müller.

Im Bundestag waren zwar vier Planungsbeschleunigungsgesetze auf den Weg gebracht worden, aber es müssen nach wie vor die Hürden Beantragung, Genehmigung bzw. Fördergenehmigung sowie Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung genommen werden. Beispielsweise ist bei der Frage des Lärmschutzes eine Öffentlichkeitsbeteiligung unbedingt erforderlich, was eben auch bei der Reaktivierung von Bahnstrecken eine nicht unerhebliche Rolle spielen kann. Die Planungs- und Genehmigungsprozesse können durchaus zehn Jahre und länger dauern und sind durch die Planungsbeschleunigungsgesetze bestenfalls vielleicht um ein Jahr verkürzt worden. Es liegt also weniger an den Gesetzen und an der Finanzierung, als vielmehr an der Notwendigkeit einer konkreteren und besseren Umsetzung der Projekte.

Neues Nahverkehrsgesetz in Rheinland-Pfalz

Als zweiter Redner sprach der Landtagsabgeordnete **Benedikt Oster** zum Thema **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** und zum neuen **Nahverkehrsgesetz (NVG)** von Rheinland-Pfalz, das im Februar 2021 in Kraft getreten ist.

Benedikt Oster sieht in dem GVFG einen Meilenstein gerade für die überwiegend ländlichen Regionen in Rheinland-Pfalz. Früher haben eher die größeren Zentren wie die

Ballungsgebiete von den Förderungsmitteln des Bundes profitiert, so wie beispielsweise die „Mainzelbahn“ (Ausbau der Mainzer Straßenbahn zum Lerchenberg).

Im Jahr 2020 wurde das Fördervolumen auf 665 Millionen Euro aufgestockt und ab 2021 soll es jährlich eine Milliarde Euro betragen. Zudem wurden die Fördertatbestände erweitert und das Mindestprojektvolumen verringert, so dass nun die Gelder auch in den ländlichen Raum fließen können. Benedikt Oster: *„Wir wollen viel reaktivieren in Rheinland-Pfalz und da kommen die Fördertöpfe des Bundes uns sehr gelegen.“* Für längst todgeglaubte Projekte gibt es jetzt wieder Hoffnung. Selbst Bahnhaltdepunkte und Bushaltstellen können nun gefördert werden.

Die Überarbeitung des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (NVG) hat fast fünf Jahre gedauert. Ziel war es, ein modernes, benutzerfreundliches und benutzerorientiertes Gesetz zu schaffen, wobei es viele Hürden zu bewältigen gab. Unterschiedliche Akteure wie die beiden Zweckverbände, sechs Verkehrsverbände und 24 Landkreise in Rheinland-Pfalz mussten eingebunden werden. Mit dem neuen Nahverkehrsgesetz habe Rheinland-Pfalz bundesweit das modernste Gesetz dieser Art geschaffen und dafür von den Verbänden auch sehr viel Lob bekommen, so Benedikt Oster. Die Erwartungen sind sehr hoch. Nächster Schritt ist der noch zu entwickelnde Landesnahverkehrsplan.

Kernziel des neuen Nahverkehrsgesetzes ist die Frage: Wie kommen die Menschen besser und schneller von A nach B? Dazu reiche ein besserer Schülerverkehr nicht aus. In Rheinland-Pfalz leben zwei Drittel der Menschen im ländlichen Raum. Daher brauchen wir einen besseren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Dazu bezieht das neue NVG nun auch Car-Sharing, Bike-Sharing, Mitfahrgelegenheiten und selbst die Seilbahn mit ein. Die Seilbahn der Bundesgartenschau in Koblenz wird zukünftig daher als ÖPNV zählen.

Kein anderes Bundesland hat bisher den ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe mit definierten Standards gemacht. Laut Oster sollen drei

Standardverfahren entwickelt werden und es soll einen Mindeststandard geben, der flächendeckend in ganz Rheinland-Pfalz gilt. Während bisher die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Rheinland-Pfalz (ADD) den Kommunen bei knapper Kassenlage Ausgaben für den ÖPNV untersagen konnte, weil diese lediglich freiwillige Leistungen waren, hat sich dies nun mit dem neuen Nahverkehrsgesetz grundlegend geändert.

Mit dem neuen Nahverkehrsgesetz werden auch die Strukturen komplett verändert. Die beiden Zweckverbände bleiben zwar erhalten, werden aber zukünftig Bus und Bahn aus einer Hand, aus einem Guss planen und auch lenken. Ziel sei auch ein landeseinheitlicher Tarif.

Abschließend sagte Benedikt Oster, dass man vieles realisieren wolle, was die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken betrifft. Bei der Elektrifizierung liege man beim bundesweiten Ranking sehr weit hinten, was auch gegenüber dem Bundesverkehrsminister Scheuer kritisiert wurde. Alle bisher aus Rheinland-Pfalz angemeldeten Projekte wurden von ihm nicht berücksichtigt. Bei der Standardisierten Bewertung müsse möglichst bald etwas passieren, da sie nicht mehr zeitgemäß sei. Beispielsweise werden ökologische Gesichtspunkte nicht berücksichtigt.

Benedikt Oster: *„Wir dürfen uns von den Rechnungshöfen nicht die Verkehrspolitik diktieren lassen. Die Politik muss die Rahmenbedingungen setzen.“*

ZSPNV Süd: Fünf Infrastrukturprojekte in der Südpfalz geplant

Als dritter Redner berichtete der ZSPNV Südbandensdirektor **Michael Heilmann** über fünf aktuelle Projekte in der Südpfalz:

1. Ausbau des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs

Der grenzüberschreitende Schienenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich soll verbessert werden. Dazu gibt es ein Gemeinschaftsprojekt zwischen dem Land Rheinland-

Pfalz, den beiden Zweckverbänden, dem Land Baden-Württemberg, dem Saarland und der Region Grand Est im Nordosten von Frankreich. Es geht dabei um alle grenzüberschreitenden Schienenstrecken, die heute zwischen Deutschland und Frankreich bestehen und in Betrieb sind. Diese sollen massiv vom Angebot her ausgebaut werden.

Zielhorizont für das Projekt ist der Dezember 2024 und es sind insgesamt sieben Bahnstrecken im Fokus, darunter von Neustadt über Wissembourg nach Strasbourg und von Wörth über Lauterbourg nach Strasbourg, in einer zweiten Ausbaustufe (voraussichtlich ab Dezember 2026) mit einer Verlängerung zum Karlsruher Hauptbahnhof.

Das Angebot soll auf beiden Bahnstrecken zu einem Stundentakt an allen Tagen der Woche ausgeweitet werden. Es kommen neue Fahrzeuge zum Einsatz, die sowohl mit der deutschen als auch mit der französischen Sicherheitstechnik ausgestattet sind, beide Stromsysteme beherrschen und auch nicht elektrifizierte Abschnitte mit einem diesel-elektrischen Antrieb überwinden können. Es soll ein grenzüberschreitender Tarif zusammen mit den Verkehrsverbänden entwickelt werden. Es wurde dazu ein Interreg-Antrag gestellt, der auch bewilligt wurde.

2. Umstellung von Diesel- auf Elektroantrieb

Derzeit wird ein Großteil der Bahnstrecken in der West- und Südpfalz noch mit Dieselfahrzeugen betrieben. Dies soll in den nächsten Jahren nach und nach geändert werden, indem von Diesel- auf Elektroantrieb umgestiegen wird. Da der diesbezügliche Verkehrsvertrag in Kürze ausläuft, war hier ohnehin eine Entscheidung fällig, um nicht die kommenden 30 Jahre weiterhin Dieselfahrzeuge einsetzen zu müssen.

In diesem Zusammenhang gab es eine Voruntersuchung der Technischen Universität Dresden, auf deren Grundlage man sich im Hinblick auf eine spätere Streckenelektri-

fizierung von Neustadt nach Wörth für eine aufwärts kompatible Technologie entschieden habe, so Verbandsdirektor Michael Heilmann.

In Zukunft sollen Triebfahrzeuge eingesetzt werden, die nicht elektrifizierte Streckenabschnitte mit einer Batterie überwinden können. Ist eine Oberleitung vorhanden, wird die elektrische Energie mittels eines Stromabnehmers wie bei konventionellen Elektrotriebwagen bezogen. Mehrere so genannte Oberleitungsinselanlagen werden dazu jeweils eine Ladeleistung von bis zu 1,2 MW bereitstellen. In den nächsten Jahren werden fünf Bahnhöfe in der Süd- und Westpfalz elektrifiziert. Bis Dezember 2026 soll der Großteil des Bahnstreckennetzes in der West- und Südpfalz (ca. 220 km) auf elektrische Züge umgestellt sein, was zu einer CO₂-Ersparnis von 64 Prozent führen wird. Durch mehr Ökostrom im Netz kann dieser Wert noch weiter gesteigert werden.

Die neuen Triebwagen werden selbstverständlich kundengerecht ausgestattet sein, d.h. noch barrierefreier als bisher, und über den aktuellen Stand der Technik wie beispielsweise W-LAN und gute Fahrradmitnahmemöglichkeiten verfügen.

3. Verlängerung der S3 von Germersheim über Wörth bis nach Karlsruhe

Ab Dezember 2023 kommt die Verlängerung der S3 der S-Bahn Rhein-Neckar von Germersheim über Wörth nach Karlsruhe. Derzeit muss noch in Germersheim von der S-Bahn auf die Stadtbahn Karlsruhe umgestiegen werden, um beispielsweise nach Wörth oder Karlsruhe zu kommen. Auf der heute stattgefundenen Verbandsversammlung des Zweckverbandes wurde beschlossen, dass die S-Bahn ab Dezember 2023 stündlich über Germersheim nach Wörth und Karlsruhe verlängert wird. Werktags wird dies von etwa 8.00 bis 19.30 Uhr in Ergänzung zur Stadtbahn einen Halbstunden-Takt ermöglichen. Vor 8.00 Uhr wird es ein auf den Schüler- und Berufsverkehr abgestimmtes Konzept geben. In der Region ist das Daimler-Werk in Wörth mit

11.000 Mitarbeitern ein sehr großer Arbeitgeber. Auch hier soll es für die Schichtarbeiter Verbesserungen geben.

4. Neues „ÖPNV-Konzept Pfalz“

Auf der heutigen Versammlung des Zweckverbandes wurde zudem der Start eines neuen „ÖPNV-Konzeptes Pfalz“ beschlossen. Rückgrat dieses Konzeptes werden die Schienenstrecken und die regionalen Buslinien sein, wie zum Beispiel zwischen Landau und Germersheim. Als diese regionalen Buslinien in der Aufgabenträgerschaft der Schienenzweckverbände vor 20 Jahren eingeführt wurden, sollten sie ergänzend zum Rheinland-Pfalz-Takt auf der Schiene auch alle Mittelzentren an einen attraktiven ÖPNV anbinden. Das neue Konzept des Landes geht hier jetzt noch einen Schritt weiter, indem nun neben den Mittelzentren auch alle Grundzentren (gemäß Definition der Regional- und Landesplanung) an den ÖPNV angebunden werden. Dadurch wird das Bus-Netz deutlich angebotsorientierter und noch feinmaschiger.

Indem nun anfallende Kosten aus dem Busbereich ebenfalls aus Regionalisierungsmitteln übernommen werden können, ergeben sich für die Kommunen zusätzliche finanzielle Spielräume. Es hat sich bei den bereits bisher entwickelten ÖPNV-Konzepten gezeigt, wie beispielsweise in der Region Rheinhessen-Nahe, dass auf diese Weise finanzielle Spielräume auf der kommunalen Seite frei werden, mit denen das noch feinmaschigere Busangebot vor Ort weiter verbessert werden kann. Michael Heilmann: *„Also eine ganz wichtige Ergänzung zum Schienenverkehr als Zubringer und zur Erschließung der Region.“*

5. Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken

Überlegungen zur Reaktivierung der Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim mit Neubaustrecke bis Rülzheim wurden auf der Verbandsversammlung des ZSPNV im Dezember 2020 vorgestellt. Dazu

der Verbandsdirektor: *„Leider mussten wir feststellen, dass auf der einen Seite sehr viel Geld für Infrastrukturmaßnahmen durch den Bund da ist, dass aber auf der anderen Seite das Hemmnis durch die Standardisierte Bewertung besteht, d.h. das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss im volkswirtschaftlichen Sinne positiv sein.“*

Derzeit gilt bei der Standardisierten Bewertung eine Version aus dem Jahr 2016, die gerade überarbeitet wird. Michael Heilmann: *„Wir wünschen uns, dass dies möglichst schnell passiert, weil wir hoffen, dann zumindest bei der Strecke Landau – Germersheim erfolgreich sein zu können.“* Die Zeit bis zur Überarbeitung der Standardisierten Bewertung soll für eine Vorentwurfsplanung genutzt werden, mit der die Kosten zur Reaktivierung der Schienenstrecke und der Bahnhaltunkte genauer erfasst werden. Die nächste Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) soll mit einer präziseren Kostenrechnung starten.

Die anschließende Fragerunde moderierte der Bundestagsabgeordnete Thomas Hitschler. Es ging dabei um Fragen, mit welchen Änderungen bei der Standardisierten Bewertung zu rechnen sei und ob die ADD in Rheinland-Pfalz nicht doch weiterhin ein Wort mitzureden hat bei der Finanzierung von Nahverkehrsprojekten? Ein besonderes Anliegen des ADFC-Vorsitzenden vom Kreisverband Landau/SÜW ist die bessere Fahrradmitnahme in Bussen.

Fragen nach dem zweiten Gleis zwischen Winden und Wörth und wie bei landesübergreifenden Verkehrsverbänden ein einheitlicher Tarif zustande kommen soll, kamen von den Vertretern vom Fahrgastverband SÜDPFALZ mobil e.V. Eine Anregung gab es, die Reaktivierung der Bahnstrecke Landau – Germersheim strategischer zu sehen, da so auch überregionale Zugverbindungen zwischen Saarbrücken und Stuttgart möglich seien. Eine besonders kritische Frage kam zum Schluss, wie denn in Zukunft eine lückenlose Reisekette von einem beliebigen Dorf (ohne Bahnanschluss) aus der Südpfalz bis beispielsweise zur rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz sichergestellt werden soll?