



Ansprechpartner:

Martin Mendel
Postfach 31 43
55021 Mainz
M 0170 4048236
E martin.mendel@probahn-rlp-saar.de

Pressemitteilung

Bündnis für eine Verkehrswende im nördlichen Rheinland-Pfalz verabschiedet Resolution zu Kosten-Nutzen-Untersuchungen – Kriterien nicht mehr zeitgemäß – Umweltaspekte kommen zu kurz

Das Bündnis für eine Verkehrswende im nördlichen Rheinland-Pfalz, ein Zusammenschluss mehrerer Verbände, Vereine und Initiativen, die sich für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik, vor allem für die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken im Norden unseres Bundeslandes einsetzen, hat aus Anlass des erneuten Scheiterns einer Nutzen-Kosten-Untersuchung für zwei Bahnstrecken in der Südpfalz (Strecken Landau – Germersheim; Landau – Herxheim) einstimmig eine Resolution verabschiedet, die auch für den Norden von Rheinland-Pfalz von grundlegender Bedeutung ist. Wie Martin Mendel vom Fahrgastverband Pro Bahn betont, sind Aspekte wie die Bewertung von Schadstoffen, der geringere Flächenverbrauch und die entsprechende Versiegelung oder der niedrigere Energieverbrauch bei Eisenbahnen bei Kosten-Nutzen-Untersuchungen viel zu wenig berücksichtigt.

Resolutionstext:

Die standardisierten Bewertungskriterien zur Reaktivierung von Bahnstrecken (Stand 2016) sind nicht mehr zeitgemäß

Das Bündnis für eine Verkehrswende im nördlichen Rheinland-Pfalz freut sich sehr über die Zielstellung des Bundes, den Schienenverkehr zu stärken und auszubauen. Mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes (GVFG) und des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (vor allem § 13) steht hierfür ein erneuertes Finanzierungs-instrument zur Verfügung. Dieses wird den kommunalen Gebietskörperschaften eine Prüfung erleichtern, ob derzeit nicht genutzte Schienenwege – wie im nördlichen RLP beispielsweise die Eifel- und Hunsrück-Querbahn, die Brexbachtal-, die Aartalbahn und die Strecke Koblenz–Bassenheim als Stadtbahn Koblenz – saniert, reaktiviert und / oder Neubauabschnitte realisiert werden können. Hierbei ist es uns ein Anliegen vergleichbare Entwicklungen wie bei der Westeifel- oder Hochwaldbahn zu verhindern.

Mit neuen Schienenpersonennahverkehrs- **und Schienen-Güterverkehrs**-Angeboten soll das Umsteigen vom PKW in den ÖPNV bzw. die Verlagerung von Gütern auf die Schiene erleichtert, ein Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet und die Erschließungswirkung, gerade der ländlichen Gebiete im nördlichen RLP, verbessert werden.

Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz – Kontakt

bei PRO BAHN: Martin Mendel · Postfach 31 43 · 55021 Mainz · Mail: probahn.rlp.martin.mendel@email.de
beim BUND: Egbert Bialk · Mail: e.bialk@t-online.de
beim VCD: Mario Pott · Mail: mariopott@web.de
bei der BIKO: Dr. Karl-Georg Schroll · Mail: karlgeorg.schroll@yahoo.de
bei der „BREX“: Armin Brast · Mail armin.brast@diebrex.de





Allerdings drohen selbst vielversprechende Projekte daran zu scheitern, dass der als Fördervoraussetzung zwingend notwendige positive Nutzen (Quotient über 1,0) nach den **veralteten** Bewertungskriterien der „Standardisierten Bewertung“ (2016) nicht erreicht wird. Dies ist in mehrere Symposien des BMVI sogar schon wissenschaftlich festgestellt worden (vgl. z.B. Fachworkshop im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoff-Strategie der Bundesregierung (MKS) „Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken & Elektrifizierung des deutschen Schienenverkehrs“ am 8. Oktober 2018).

Ansprechpartner:

Martin Mendel
Postfach 31 43
55021 Mainz
M 0170 4048236
E martin.mendel@probahn-rlp-saar.de

Deshalb fordern wir das Bundesverkehrsministerium auf, die aktuellen Prüf- und Bewertungsmaßstäbe für Nutzen-Kosten-Untersuchungen im ÖPNV unverzüglich anzupassen.

Für die notwendige Überarbeitung der Vorgaben für die „Standardisierte Bewertung“ kommen auch aus Sicht oben genannter Studie unter anderem folgende Aspekte in Frage:

- 1) verstärkte Bewertung von Schadstoffen (einschließlich klimarelevanter Treibhausgase wie CO₂)
- 2) der geringere Flächenverbrauch der Bahn im Gegensatz zum deutlich größeren des PKW/LKW-Verkehrs und die daraus folgende geringere Versiegelung
- 3) die Verringerung des mobilen Individualverkehrs (PKW/LKW)
- 4) lokale und nachhaltige Güterverkehrskonzepte
- 5) die Zukunftsoptionen reaktiver Eisenbahntrassen wie
 - a) die Netzeinbindung von reaktivierten Strecken in das bundes-/ europa- / weltweite Schienennetz (Stichworte europäische Nachtzüge / Neue Seidenstraße)
 - b) die grundsätzliche Erhaltung öffentlicher (*Eisenbahn*-)Infrastruktur
 - c) die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse zur Stärkung des ländlichen Raumes
 - d) die neuen Bewegungen „zurück aufs Land“ gerade durch junge Familien und aufgrund der Pandemie

Der Bund ist deshalb aufgefordert, die Überarbeitung der „**Standardisierten Bewertung**“ mit hoher Priorität vorzunehmen und zügig abzuschließen. Rheinland-Pfalz sollte hier beratend mitwirken und die beschleunigte Umsetzung unterstützen.

Insoweit wird auch auf die „Kleine Anfrage“ **des Bundestags** (BT 19/24795 vom 27.11.2020) sowie die Resolution des **ZSPNV-Süd** vom 3.12.2020 verwiesen, welche gleiche **Zeit- und Zielsetzungen** verfolgen.



Der derzeit bekannte Zielhorizont 2022 sollte auf spätestens Mitte 2021 angepasst werden, um die zahlreichen vielversprechenden Konzepte zum Ausbau des Schienenverkehrs nicht länger zu verzögern oder gar unmöglich zu machen.

Bündnis für Verkehrswende nördliches Rheinland-Pfalz – Kontakt

bei **PRO BAHN**: Martin Mendel · Postfach 31 43 · 55021 Mainz · Mail: probahn.rlp.martin.mendel@email.de

beim **BUND**: Egbert Bialk · Mail: e.bialk@t-online.de

beim **VCD**: Mario Pott · Mail: mariopott@web.de

bei der **BIKO**: Dr. Karl-Georg Schroll · Mail: karlgeorg.schroll@yahoo.de

bei der „**BREX**“: Armin Brast · Mail armin.brast@diebrex.de