



HESSISCHER LANDTAG

11. 05. 2021

Plenum

Antrag

Fraktion der CDU, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken fördern

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag stellt fest, dass neben dem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken auch die Reaktivierung in der Vergangenheit stillgelegter Schienenstrecken einen weiteren vielversprechenden Baustein für eine nachhaltige Mobilität in Hessen darstellen. Ein herausragendes Beispiel hierfür ist die sehr erfolgreiche Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg, die die für die Reaktivierung erstellten Fahrgastprognosen weit übertrifft. Der Schienenverkehr erzeugt den vergleichsweise geringsten Ausstoß von Treibhausgasen und Stickoxiden und ist damit eines der klimafreundlichsten öffentlichen Verkehrsmittel.
2. Der Landtag stellt fest, dass vom Bund und dem Land in den nächsten Jahrzehnten ca. 12 Mrd. € (das Land trägt hiervon 1 Mrd. €) für Fernverkehrs- und Schienennahverkehrsprojekte in Hessen zur Verfügung stehen. Mit diesen in der Planung oder baulichen Umsetzung befindlichen Schieneninfrastrukturvorhaben, die im Gemeinschaftsprogramm Frankfurt RheinMain plus gebündelt sind, wirken der Bund und die Landesregierung an der Engpassbeseitigung und dem Ausbau der nachhaltigen Mobilität, insbesondere im Ballungsraum des Rhein-Main-Gebiets und seiner Zulaufstrecken, entscheidend mit. Beispielhaft verwiesen sei hier auf die derzeit im Bau befindlichen eigenen Gleise für die S6 zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel (später bis Friedberg), die jetzt ebenfalls in Realisierung befindlichen Vorabmaßnahmen für die Nordmainische S-Bahn oder den zweigleisigen Ausbau des sog. „Homburger Dammes“ im Zulauf auf den Frankfurter Hauptbahnhof, der noch in diesem Jahr in Betrieb gehen wird.
3. Der Landtag erkennt das dringende Bedürfnis des ländlichen Raums, die Erreichbarkeit in ländlichen Räumen zu verbessern und möglichst unkompliziert an Städte, Zentren oder andere Gemeinden angeschlossen zu werden. Die Reaktivierung von Schienenstrecken im Sinne des Aktionsplans „Starkes Land – gutes Leben“ ist ein möglicher Baustein, zur Herstellung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse auch in ländlichen Räumen.
4. Der Landtag stellt fest, dass die Zuständigkeit für die Angebotsplanung der zur Reaktivierung vorgesehenen Strecken nach den Regelungen des hessischen ÖPNV-Gesetzes bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern in gemeinsamer Aufgabenwahrnehmung mit den Verkehrsverbänden liegt. Die im gemeinsamen Arbeitskreis der Aufgabenträger und der Landesregierung erarbeiteten Bestandsaufnahme der für eine Reaktivierung prüfungswürdigen Strecken ist hierbei eine hilfreiche Gesamtübersicht und Grundlage für die zuständigen Aufgabenträger, Reaktivierungsmöglichkeiten vor Ort zu prüfen.
5. Der Landtag stellt weiterhin fest, dass in Hessen derzeit drei konkrete Reaktivierungsvorhaben in Aussicht stehen. Neben der Lumdatalbahn in Mittelhessen befinden sich mit der Horloffalbahn und der Streckenverbindung zwischen Neu-Isenburg Bahnhof und Neu-Isenburg Stadt als Teil der Regionaltangente West (RTW) aktuell drei Reaktivierungsvorhaben im Planungsprozess. Mit diesen Streckenverbindungen kann für die NOx-belasteten Städte Gießen (Lumdatalbahn) und Frankfurt (Horloffalbahn, Streckenverbindung in Neu-Isenburg/RTW) eine emissionsärmere Verkehrsabwicklung ermöglicht werden. Darüber hinaus laufen für sieben weitere Strecken Machbarkeitsuntersuchungen (Kassel – Baunatal, Waldkappeler Bahn, Herkulesbahn Kassel, Aar-Salzböde-Bahn, Darmstadt Ost – Groß Zimmern, Ohmtalbahn) im Hinblick auf eine potentielle Reaktivierung. Der Landtag begrüßt diese Machbarkeitsuntersuchungen durch die Aufgabenträger.

träger ausdrücklich und er bittet die Verkehrsverbünde, diese Machbarkeitsuntersuchungen mit Nachdruck zum Abschluss zu bringen. Im Hinblick auf die Reaktivierung der Aartalbahn unterstützt die Landesregierung gemeinsam mit der Landesregierung von Rheinland-Pfalz die Aufgabenträger bei einer erneuten Machbarkeitsuntersuchung. Insbesondere für die Anbindung der Landeshauptstadt Wiesbaden wäre eine mögliche Reaktivierung der Aartalbahn ein großer Gewinn. Die Ablehnung der Pläne für die Citybahn durch den Bürgerentscheid ist zu akzeptieren, die Verkehrsprobleme allerdings weiterhin ungelöst. Durch eine Reaktivierung der Aartalbahn könnte ein durchgehender Schienenverkehr im Berufs-, Schüler- und Freizeitverkehr im gesamten Aartal realisiert und Wiesbaden vom hohen Durchgangsverkehr mit einer Schienenalternative entlastet werden. Die verkehrlichen Wirkungen könnten weit über Diez, Limburg sowie Wiesbaden und Mainz hinaus generiert und der schienengebundene Personennahverkehr entscheidend attraktiver gemacht werden.

6. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, den Schienenverkehr weiterhin als klimaschonendes Verkehrsmittel voranzutreiben. In diesem Zusammenhang gilt es den Elektrifizierungsgrad im Schienenpersonennahverkehr in Hessen zu erhöhen.

Da es sich im Wesentlichen um bundeseigene Schieneninfrastruktur handelt, stellt der Bund Finanzierungsprogramme in Form des novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und mit dem Förderprogramm „Alternative Antriebe“ Mittel zur Verfügung. Mit der Elektrifizierung der Taunusbahn und der Niddertalbahn sind zwei Vorhaben zur Finanzierung auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes angemeldet und befinden sich in der Planung.

Die Landesregierung wird aufgefordert, bei den Aufgabenträgern darauf hinzuwirken, dass unter Einbeziehung des verstärkten Einsatzes alternativer Antriebe der Anteil des mit elektrischer Traktion gefahrener Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehrs stetig erhöht wird. Hierbei sollte auch der regionale Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen einbezogen werden und vor allem dort zum Einsatz kommen, wo Elektrifizierungsvorhaben mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden sind und der Wasserstoff ohne große Transportwege zur Verfügung steht.

7. Der Landtag ermutigt zudem die betroffenen Kommunen, in Zukunft Planungen für mögliche Streckenreaktivierungen auch im eigenen Interesse stärker in Betracht zu ziehen und sich über die Bestandsaufnahme potenzieller Streckenabschnitte von Hessen Mobil zu informieren. Beispielhaft kann hier die Überlegung im Landkreis Waldeck-Frankenberg zu einer Reaktivierung der Strecke Frankenberg – Battenberg genannt werden, wo eine Machbarkeitsuntersuchung vor der Beauftragung steht. Denn eine sinnvolle Ausweitung des Schienenverkehrs eröffnet insbesondere auch im ländlichen Raum eine zuverlässige und nachhaltige Mobilitätsanbindung für die dort lebende Bevölkerung.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Wiesbaden, 11. Mai 2021

Für die Fraktion
der CDU
Die Fraktionsvorsitzende:
Ines Claus

Für die Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Der Fraktionsvorsitzende:
Mathias Wagner (Taunus)