

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd  
Bahnhofstraße 1  
67655 Kaiserslautern

## **47. Verbandsversammlung am 28.03.2014**

### **öffentliche Sitzung**

#### **TOP 4      Weitere Vorgehensweise „Zellertalbahn“ (Kaiserslautern-) Münchweiler – Monsheim (-Worms)**

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd hat im Jahre 2001 die seit 1983 für den Personenverkehr stillgelegte Bahnstrecke von Monsheim nach Langmeil (damaliger Verknüpfungspunkt mit der Alsenztalbahn) in Kooperation mit den Kommunen an der Strecke für den Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen reaktiviert, um die Option für eine spätere Integration in den Rheinland-Pfalz Takt offen zu halten.

Im Rahmen der Ausschreibung des sogenannten Dieselnetzes Südwest wurden optional die Kosten für eine Reaktivierung abgefragt. Leider konnte bei der parallel durchgeführten, notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchung kein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen hierfür ermittelt werden. Aus diesem Grund war eine Reaktivierung der Strecke im Regelverkehr nach dem Standard des Rheinland-Pfalz-Taktes nicht möglich. Die Verbandsversammlung hat daher im Januar 2012 beschlossen, dass eine Vergabe der Verkehrsleistungen im Rahmen von RPT 2015 nicht erfolgt.

Nach intensiven Beratungen zwischen den betroffenen Landkreisen (Donnersbergkreis und Landkreis Alzey-Worms), den Kommunen entlang der Strecke und dem Land Rheinland-Pfalz konnte Übereinstimmung darin erzielt werden, dass diese Strecke jedoch für den touristischen Ausflugsverkehr weiter betrieben werden soll. Die Gründe hierfür sind:

- Der heute bestehende Ausflugsverkehr ist ein wichtiger Baustein für ein umweltfreundliches Tourismuskonzept im Bereich des Donnersberges und des Weinanbaugebietes Zellertal.
- Die sogenannte „Zellertalbahn“ verbindet als einzige Bahnstrecke die West- und die Vorderpfalz, bzw. Rheinhessen auf direktem Wege, nachdem die sogenannte „Eistalbahn“ im Abschnitt Enkenbach – Eiswoog (früher durchgehende Verbindung Kaiserslautern – Grünstadt) seit über 20 Jahren stillgelegt ist und eine Reaktivierung aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten nicht mehr möglich ist. So wären z. B. sehr hohe Aufwendungen für die Sanierung des Eiswoogviaduktes oder des Stempelkopftunnels erforderlich.

- Bei einem Erhalt der Zellertalbahn könnte weiterhin die Option einer durchgehenden Verbindung des Oberzentrums Kaiserslautern mit Worms offengehalten werden

Um die Kosten für die weitere Erhaltung der Zellertalbahn im Ausflugsverkehr zu ermitteln, hat der Zweckverband in Abstimmung mit dem Ministerium des Innern für Sport und Infrastruktur und den Kommunen an der Strecke eine Vorentwurfsplanung (HOAI Phasen 1 und 2) beauftragt.

Unter der Annahme, dass die Infrastruktur der Zellertalbahn für weitere 15 Jahre für touristische Verkehre vorgehalten wird, wurden im Rahmen der o. g. Vorentwurfsplanung Bau- und Planungskosten als „Erstinvestitionsbedarf“ in Höhe von ca. 3,7 Mio € ermittelt. Mit diesen Finanzmitteln werden u. a. die Bahnübergänge wieder technisch gesichert, der Oberbau in einigen Streckenabschnitten erneuert sowie einzelne Kunstbauwerke saniert. Ohne diese Maßnahmen wäre ansonsten zeitnah eine Betriebseinstellung der Zellertalbahn unvermeidlich. Bei einem optimalen Verlauf der weiteren Planungen könnte das Baurecht bis zum 2. Quartal 2015 geschaffen werden, so dass die Baumaßnahmen ebenfalls in 2015 durchgeführt werden könnten und somit ab der Saison 2016 die erneuerte Infrastruktur der Zellertalbahn für den Ausflugsverkehr zur Verfügung stünde.

Nach dem derzeitigen Planungsstand könnten diese o. g. einmaligen „Erstinvestitionskosten“ (d. h. Bau- und Planungskosten) zu 85 % durch das Land Rheinland-Pfalz im Rahmen einer derzeit in Erarbeitung und Abstimmung befindlichen Förderrichtlinie für NE-Bahnstrecken ohne täglichen SPNV gefördert werden. Die nach der Förderung verbleibenden Kosten wären dann durch die kommunale Seite zu tragen. Gleiches gilt für evtl. Investitionen an den Verkehrsstationen (z. B. auch Beleuchtung) und deren Umfeld, die nicht zuwendungsfähig sind.

Die laufenden Aufwendungen für die Erhaltung der Betriebssicherheit und die Aufrechterhaltung des vereinbarten Zustandes in den Folgejahren (185 T€) sollen über die Trassenpreise finanziert werden. Diese zahlt das vom Zweckverband mit der Erbringung der Ausflugsverkehre beauftragte Verkehrsunternehmen an den Infrastrukturbetreiber. Das Unternehmen erhält hierfür entsprechende Bestellerentgelte vom Zweckverband.

Unterstellt man ein Zug-km Volumen des Ausflugsverkehrs in Höhe von ca. 20.000 Zug-km/Jahr, die nachzeitigem Stand über den Verkehrsvertrag „West-, Südpfalznetz“ erbracht werden, so entstünde ein Zuschussbedarf (= Bestellerentgelt) in Höhe von 12,71 €/Zug-km. Hiervon entfallen ca. 9 €/Zug-km auf die Trassenkosten für die Infrastruktur und 3,71 €/Zug-km auf die Bestellung der Verkehrsleistung. Pro Jahr wären dies also ca. 250 T€, die vom Zweckverband für den touristischen Verkehr zu finanzieren sind.

Um die o. g. Erstinvestitionen tätigen zu können und gegenüber dem Land als Zuwendungsgeber ein schlüssiges Gesamtfinanzierungskonzept nachweisen zu können, benötigt der Landkreis Donnersbergkreis als Antragsteller und künftiger Infrastrukturbetreiber für diese Strecke eine Bestellgarantie des Zweckverbandes für diese Ausflugsverkehre für eine Dauer von 15 Jahren, wie sie auch bei Bau- und Finanzierungsverträgen mit der DB Netz, bzw. DB Station&Service AG üblich ist.

Vor diesem Hintergrund ergeht folgender Beschlussvorschlag:

***Beschlussvorschlag:***

***Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle des Zweckverbandes zusammen mit den beiden Landkreisen Alzey-Worms und Donnersbergkreis, den kommunalen Gebietskörperschaften an der Strecke sowie dem Land Rheinland-Pfalz alle Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Zellertalbahn für den Ausflugsverkehr die nächsten 15 Jahre erhalten bleibt.***

***Sobald die notwendigen Voraussetzungen auf kommunaler Ebene geschaffen sind, erklärt der Zweckverband seine grundsätzliche Bereitschaft, eine Bestellgarantie bezüglich des Ausflugsverkehrs im Umfang von ca. 20.000 Zug-km/a bei einem Trassenpreis von ca. 9 €/Zug-km für die nächsten 15 Jahre zu beschließen. Damit steht für den Zweckverband Süd fest, dass die Planungen zur Herstellung des Planrechts weitergeführt werden können.***