



## Anfrage

Vorlage: AF/0001/2021		Datum: 14.01.2021			
Verfasser: 02-Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen		Az.:			
<b>Betreff:</b>					
<b>Neubau bzw. Sanierung von Bahnhaltepunkten in Koblenz</b>					
Gremienweg:					
04.02.2021	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitl.
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt
	TOP	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen
	öffentlich				

### Anfrage:

Laut Presseberichten bzw. Verlautbarungen der Bahn – siehe Anhang – ist in den kommenden Jahren in Rheinland-Pfalz der Neubau von 17 Bahnstationen geplant. Der Neubau der Stationen soll zum Großteil ab 2027 beginnen.

In Koblenz ist laut DB bisher kein Neubau vorgesehen, allerdings heißt es in der Pressemitteilung, dass weiterführende Untersuchungen zur Machbarkeit von zusätzlichen Stationskandidaten stattfinden, hierzu gehören Koblenz-Horchheimer Brücke und Koblenz-Verwaltungszentrum.

Angesichts der Auto-Pendlerströme nach Koblenz würden diese Bahnhaltepunkte, insbesondere Verwaltungszentrum, eine Stärkung des ÖPNV darstellen und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Auch vor dem Hintergrund der BUGA 2029 wäre ein Neubau von Stationen, aber auch eine Ertüchtigung von vorhandenen Bahnstationen, so der Bahnhöfe Lützel und Ehrenbreitstein, sehr zu begrüßen.

Wir fragen deshalb:

1. War die Verwaltung in den Auswahlprozess des Ministeriums/der Bahn zum Neubau der jetzt geplanten 17 Stationen eingebunden?
2. Ist die Verwaltung in die „weiterführenden Untersuchungen“ zu den Haltepunkten Koblenz-Horchheimer-Brücke und Koblenz-Verwaltungszentrum eingebunden?
3. Kann die Stadt durch eine eigene Machbarkeitsstudie zum Haltepunkt Verwaltungszentrum die Einbindung in die „Stationsoffensive Rheinland-Pfalz“ beschleunigen?
4. Wie beurteilt die Verwaltung die mögliche Einbeziehung der genannten Koblenzer Standorte in ein Neubauprogramm?
5. Welche begleitenden Maßnahmen sind seitens der Stadt/des Stadtrates notwendig, um z.B. einen Haltepunkt Verwaltungszentrum zu realisieren? Sind entsprechende Gremienbeschlüsse notwendig?
6. Kann die Stadt unabhängig von der „Stationsoffensive Rheinland-Pfalz“ die Realisierung des Bahnhaltepunktes Verwaltungszentrum betreiben?
7. Wie stellt sich in einem solchen Falle die Kostenaufteilung zwischen DB, Stadt und Land dar?
8. Angesichts des Klimawandels soll die BUGA 2029 möglichst klimaneutral organisiert werden. Hierbei spielt die Anreise der BesucherInnen eine wichtige Rolle. Allerdings sind geeignete Bahnhöfe, z.B. Lützel, weder in einem guten Zustand noch barrierefrei. Teilt die

Verwaltung die Auffassung der Fragesteller, dass gerade die Bahnhöfe Lützel und Ehrenbreitstein für die Abwicklung umweltfreundlicher Verkehre für die BUGA 2029 eine wichtige Bedeutung haben?

9. Hat die Verwaltung über das Innen- oder Verkehrsministerium bzw. die BUGA GmbH bei der DB die Sanierung dieser Bahnhöfe thematisiert? Wird dies ggf. noch geschehen?
10. Welche Fördermittel bzw. -programme stehen seitens des Landes und des Bundes zur Verfügung, um diese Bahnstationen zu sanieren?

Zur ergänzenden Information:

20.11.20 PM DB

## 40 Millionen Euro für Rheinland-Pfalz: Stationsoffensive bringt 17 neue, barrierefreie Stationen

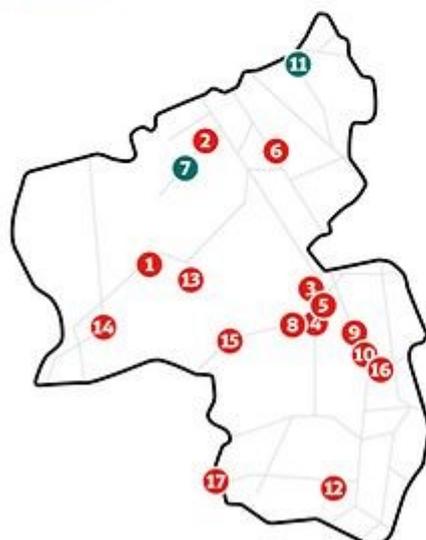
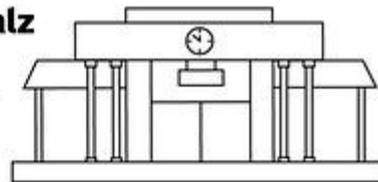
**Rahmenvereinbarung unterzeichnet • Anbindung neuer Gemeinden und Stadtteile von Altrich bis Zweibrücken an das Schienennetz • Über 5.200 Neukunden täglich erwartet**

Rheinland-Pfalz bekommt 17 moderne und barrierefreie Verkehrsstationen: Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, die beiden Aufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) und Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd) sowie die Deutsche Bahn (DB) haben dafür gemeinsam die Rahmenvereinbarung zur Stationsoffensive unterzeichnet. Damit setzen die Partner ein klares Signal zur Stärkung der Schiene im Bundesland. Der Großteil der Gemeinden beziehungsweise Stadtteile wird mit der Stationsoffensive neu an das Schienennetz angebunden. Zwei der 17 Stationen ersetzen bestehende Bahnhöfe.

### Stationsoffensive Rheinland-Pfalz

17 Standorte wurden ausgewählt, die mit modernen Verkehrsstationen ausgestattet und zum Großteil neu an das Schienennetz angebunden werden sollen.

- **Neu** angebunden
- **Ersatz** an besseren Streckenpunkten



- 1 **Altrich**
- 2 **Andernach Süd**
- 3 **Bad Kreuznach Pflingstwiese**
- 4 **Bad Kreuznach Rheingrafenstraße (Süd)**
- 5 **Bad Kreuznach-Planig**
- 6 **Bendorf**
- 7 **Mayen Mitte**
- 8 **Niederhausen**
- 9 **Nieder-Olm Nord**
- 10 **Ober-Saulheim**
- 11 **Pracht-Wickhausen**
- 12 **Rodalben-Neuhof**
- 13 **Traben-Trarbach Schule**
- 14 **Trier Aulstraße**
- 15 **Weierbach Süd**
- 16 **Worms West**
- 17 **Zweibrücken Rosengarten**

Deutsche Bahn AG, 11/2020

Stationsoffensive Rheinland-Pfalz: 17 neue, barrierefreie Stationen für das Bundesland; Quelle: DB AG

Insgesamt fließen im Rahmen der Stationsoffensive 40 Millionen Euro in die identifizierten Haltepunkte. 75% der Kosten trägt das Land Rheinland-Pfalz, die DB übernimmt 25% der Investitionssumme. Ziel der Stationsoffensive ist es, täglich über 5.200 Neukunden für den öffentlichen Personennahverkehr zu gewinnen. Der Neubau der 17 Stationen soll zum Großteil ab 2027 beginnen. Für die Station Zweibrücken-Rosengarten, für die bereits eine Plangenehmigung außerhalb der Stationsoffensive vorliegt, ist ein Baubeginn im kommenden Jahr vorgesehen. Weiterführende Untersuchungen zur Machbarkeit von sieben zusätzlichen Stationskandidaten finden derzeit noch statt. Hierzu gehören Bad Neuenahr Mitte, Kandel-West, Koblenz-Horchheimer Brücke, Koblenz-Verwaltungszentrum, Lohrsdorf, Trier Kaiserthermen und Trier Nord. Für den Neubau der Station Mainz-Schott haben die Partner vereinbart, im kommenden Jahr die ersten Planungen einzuleiten.

Die DB sucht mit der Stationsoffensive systematisch nach potentiellen neuen Stationen im Netz der Deutschen Bahn, die verkehrlich sinnvoll sind und wirtschaftlich betrieben werden können. Sie liegen zum Teil auf dem Land, aber auch in kleinen und mittelgroßen Städten. Die bundesweit identifizierten möglichen neuen Verkehrsstationen waren Grundlage für Gespräche mit dem Land, den Aufgabenträgern und den Zweckverbänden. Zentrale Kriterien bei der Auswahl waren die Anzahl der potenziellen Fahrgäste, technische und bauliche Fragen sowie sinnvolle Verknüpfungsmöglichkeiten mit den vorhandenen Fahrplänen.

#### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**