

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Daniel Köbler, Jutta Blatzheim-Roegler, Pia Schellhammer und Dr. Bernhard Braun
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Zur Zukunft des Schienenpersonenverkehrs zwischen Mainz und Ludwigshafen

Die **Kleine Anfrage 1747** vom 5. Juli 2013 hat folgenden Wortlaut:

Die Bahnverbindung zwischen Mainz und Ludwigshafen (– Mannheim) gehört zu den meist genutzten Pendlerstrecken in Rheinland-Pfalz. Angesichts der positiven Fahrgastentwicklungen häufen sich inzwischen Kundenbeschwerden über volle Züge und zu wenig Fahrtangebote. Zur Förderung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 zählen neben modernen, barrierefreien Fahrzeugen, einem engmaschigen Takt, ausreichender Sitzplatzangebote auch der Zugang zu neuen Bahnstationen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Situation auf der Bahnverbindung Mainz – Ludwigshafen hinsichtlich der Zahl der angebotenen Fahrten und der vorgehaltenen Sitzplatzkapazitäten?
2. Welche Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden erwartet die Landesregierung für das Jahr 2015, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten?
3. Da mit weiteren zusätzlichen Fahrgästen zu rechnen ist: Wie verändert sich die Zahl der angebotenen Sitzplätze ab dem Jahr 2015?
4. Rechnet die Landesregierung damit, dass ab 2015 Engpässe im Sitzplatzangebot vermieden werden können?
5. Welche neuen Haltepunkte sind für die Strecke Mainz – Ludwigshafen vorgesehen?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 23. Juli 2013 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Zwischen Mannheim und Mainz besteht derzeit ein stündlicher, weitgehend vertakteter Regionalbahnverkehr, der abschnittsweise zu einem Halbstundentakt verdichtet ist. Insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr werden zahlreiche Züge in Doppeltraktion gefahren, die Anzahl der Sitzplätze beträgt dann pro Zug 412. Längere Züge können aufgrund der Bahnsteiglängen sowie wegen der verfügbaren Fahrzeuge aktuell nicht gefahren werden. Zusätzlich zur Regionalbahn verkehrt ein zweistündlicher Regionalexpress zwischen Mainz und Ludwigshafen, der von dort Richtung Karlsruhe weitergeführt wird.

Aus Sicht der Landesregierung ist das derzeitige Angebot an Sitzplätzen grundsätzlich ausreichend, im Berufsverkehr und insbesondere dann, wenn nicht alle vorgesehenen Fahrzeuge eingesetzt werden können, kann es allerdings zu zeitlich und auf einzelne Streckenabschnitte begrenzten geringfügigen Engpässen kommen.

Zu den Fragen 2 und 3:

Ab Dezember 2014 wird eine weitere zusätzliche Regionalexpresslinie zwischen Mannheim und Mainz eingesetzt, sodass zusammen mit der bereits bestehenden Regionalexpresslinie dann im Abschnitt Mainz – Ludwigshafen beim Regionalexpress ein Stundentakt angeboten werden kann. Außerdem wird dann bei den Regionalexpresszügen insgesamt das Angebot am Wochenende spürbar ausgeweitet.

b. w.

Die DB Regio AG wird für diese Regionalexpresszüge ab Dezember 2014 neue Elektrotriebwagen vom Typ „Flirt“ einsetzen, welche 270 Sitzplätze aufweisen. Dies sind pro Fahrzeug rund 25 Prozent mehr Sitzplätze, als der heute eingesetzte Typ ET 425 aufweist. Eine Entzerrung der Nachfrage ist insbesondere auch deshalb zu erwarten, weil die zusätzlich angebotenen Regionalexpresszüge in verschiedenen Zeitkorridoren praktisch eine Verdoppelung des Platzangebots bedeuten. Darüber hinaus wird der beispielsweise sehr stark nachgefragte Regionalexpress mit einer Abfahrt um 16.13 Uhr in Mainz Hauptbahnhof künftig 540 Sitzplätze aufweisen. Derzeit verfügt der Zug lediglich über 412 Sitzplätze. Außerdem werden die Regionalbahnen von Worms nach Mainz mit einer Ankunft in Mainz um 7.18 Uhr und 7.29 Uhr ab dem Jahr 2015 künftig insgesamt 800 Sitzplätze aufweisen. Derzeit stehen in diesen Zügen für 650 Reisende Sitzplätze zur Verfügung.

Weitere deutliche Verbesserungen im SPNV-Angebot sind mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn Rhein-Neckar verbunden. Derzeit laufen die Vorbereitungen zum Ausbau der Stationen der zukünftigen S-Bahn-Strecke. In diesem Rahmen werden die Bahnsteige nicht nur für barrierefreies Ein- und Aussteigen eingerichtet, sondern auch mit einer Mindestlänge von 210 m für einen Halt mit drei gekoppelten Triebwagen. Dann können pro S-Bahn über 600 Sitzplätze angeboten werden. Außerdem soll dann zwischen Mainz und Worms ein durchgehender täglicher 30-Minuten-Takt angeboten werden. Die Betriebsaufnahme für die S-Bahn Rhein-Neckar ist nach Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens für den Dezember 2017 vorgesehen.

Zu Frage 4:

Vor dem Hintergrund der für das Jahr 2015 geplanten Angebotsausweitungen und der Vergrößerung des Sitzplatzangebots zwischen Mannheim und Mainz geht die Landesregierung davon aus, dass zukünftig auch temporäre Engpässe vermieden werden können.

Zu Frage 5:

Im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus zwischen Mannheim und Mainz sind die Stationen Frankenthal Süd und Dienheim als neue Haltepunkte vorgesehen.

Roger Lewentz
Staatsminister