

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität | Postfach 31 60 | 55021 Mainz

Vorsitzender des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität Herrn Gerd Schreiner, MdL Landtag Rheinland-Pfalz Platz der Mainzer Republik 1 55116 Mainz



DIE MINISTERIN

Kaiser-Friedrich-Straße 1 55116 Mainz Telefon 06131 16-0 Poststelle@mkuem.rlp.de http://www.mkuem.rlp.de

22. Juli 2022

Mein Aktenzeichen 0102-0001#2022/0064-1401 MB.0016 Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail MB2-Landtag@mkuem.rlp.de

Telefon / Fax 06131 16-5365 06131 16-175365

Sitzung des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität am 7. April 2022

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der oben genannten Sitzung wurde der

TOP 8) Bahnknoten Wörth

Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER, Vorlage 18/1415

unter der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt.

Ich berichte daher wie folgt:

Der Ausbau des Bahnknotens Wörth ist sowohl für den Güterverkehr als auch den Personenverkehr von hoher Bedeutung.

Die ursprüngliche, mit dem Land und dem zuständigen Aufgabenträger, dem ZSPNV (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr) RLP Süd abgestimmte Zeitplanung der DB Netz AG sah vor, den Knoten Wörth im Jahre 2026 umfassend zu modernisieren

1/3

Verkehrsanbindung

⊕ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle "Bauhofstraße". 丛 Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

Parkmöglichkeiten

Parkplatz am Schlossplatz (Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße), Tiefgarage am Rheinufer (Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



und ergänzende Weichen- und Gleisverbindungen einzubauen, um die Kapazität und Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Grund ist die dort im Grundsatz zuverlässige, aber wartungsintensive mechanische Technik, die dort seit 1937 zum Einsatz kommt und den Anforderungen an den im Bahnhof Wörth außerordentlich dichten Verkehr mit drei Stadtbahn- und drei Regionalverkehrslinien zuzüglich zu einem starken Güterverkehr nicht mehr gerecht wird.

Im Zuge des sogenannten Schnellläuferprogramms des Bundes wurden jedoch kurzfristig Mittel bereitgestellt, um diese Alttechnik abzulösen und infrastrukturseitig einzelne Ergänzungen vorzunehmen, die ohne Planrechtsverfahren realisiert werden können. In diesem Rahmen werden die mechanischen und in Germersheim elektromechanischen Stellwerke durch neue elektronische Stellwerke abgelöst. Zwischen Germersheim und Wörth werden zwei Blockstellen ergänzt, wodurch die Folgezeiten für Züge verkürzt und so das Zugangebot verbessert werden kann. Ferner erhalten mehrere Gleise in Germersheim und Wörth eine signaltechnische Teilung, wodurch Züge miteinander gekuppelt werden können. In der Konsequenz wird also die signaltechnische Modernisierung deutlich vorgezogen.

Der Nachteil dieser an sich begrüßenswerten Maßnahme ist, dass die DB Netz den eigentlichen kapazitiven Ausbau auf das Jahr 2028 verschieben wird. Die DB Netz begründet dies mit fehlenden Planungskapazitäten, auch weil die dann zu realisierenden Einzelmaßnahmen eines erfolgreichen Planrechtsverfahrens bedürfen.

Zu den Fragen 2 und 3 lässt sich aussagen, dass die nun später geplanten Ausbaumaßnahmen im Bahnhof Wörth – dies betrifft eine zusätzliche, einst von der Bundesbahn zurückgebauten Weichenverbindung von Gleis 1 in Richtung Germersheim sowie eine zusätzliche Gleisverbindung zur Strecke nach Lauterbourg - im Grundsatz mit der DB Netz AG abgestimmt sind. Der angestrebte zweigleisige Ausbau in Richtung Kandel/Winden wird anhand von Studien der DB Netz untersucht, sowohl die Fragestellungen als auch Zwischenergebnisse sind Gegenstand kontinuierlicher Gespräche zwischen der DB Netz einerseits und dem Land bzw. dem ZV SPNV RLP Süd auf der anderen Seite. Erste Ergebnisse zeigen jedoch, dass unter anderem die Unterquerung der beiden Straßenbrücken in Wörth sowie der BAB 65 bei Kandel intensiv geprüft werden muss, weil die Platzverhältnisse im Bereich der Brückenpfeiler beengt sind. Ob und wenn ja, welche Teile der Ausbaumaßnahmen Gegenstand von Realisierungs- und Finanzierungsverträgen sein werden, wird ebenfalls in den Gesprächen erörtert.



Die Frage, aus welchen Mitteln die Maßnahmen ganz oder teilweise finanziert oder gefördert werden können, wird sich im Laufe der weiteren Planungen klären. Grundsätzlich kommen sowohl Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes (Investitionen in die SPNV-Infrastruktur), Regionalisierungsmittel, aber auch Landesmittel in Frage.

Zusammenfassend ist festzuhalten: Der Ausbau des Bahnknotens Wörth steht in der infrastrukturellen Liste des Klimaschutzministeriums.

Wir werden auch weiter auf die DB einwirken, die Ergänzungen nicht erst in 2028, sondern zuvor zu realisieren. Am 14. Februar 2022 hatte ich bereits mit Vertretern der DB über dieses Thema diskutiert. Wir werden diese Gespräche weiterverfolgen. Denn die Maßnahmen sind auch notwendig, um die Direktzüge Karlsruhe - Strasbourg über Wörth im Rahmen des großen grenzüberschreitenden Nahverkehrspaketes einführen zu können. Wir wollen, dass die diesbezüglichen Angebotsplanungen gemeinsam mit der Region Grand Est mit den Ausbauplanungen auf deutscher Seite zeitlich in Einklang gebracht werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Katrin Eder