

Fragen des Verkehrsforums Südpfalz an die Damen und Herren Kandidat*innen zur Wahl des Deutschen Bundestags und deren Antworten

1. Benachteiligungen im Schienenverkehr vor allem im Südkreis Germersheim-Speyer

Trotz einiger Fortschritte im Bereich des ÖPNV ist der Südkreis Germersheim nach wie vor stark benachteiligt gegenüber vergleichbaren Regionen im südlichen Rheinland-Pfalz. Vor allem ein Vergleich mit der Region Neustadt/W. zeigt eklatante Nachteile auf. Dort ist der Rheinland-Pfalz-Takt bestens umgesetzt, es gibt einen Halbstundentakt auf allen Strecken zu allen Zeiten. In den Hauptverkehrszeiten werden vor allem in den Frühstunden genügend Züge eingesetzt, um die Arbeitsstätten in den Mittel- und Oberzentren auch bei frühem Arbeitsbeginn zu erreichen. Leider nicht so bei uns! Pendler aus dem Nordkreis von GER oder aus der Region Speyer können nicht umsteigefrei vor 6:30 Uhr (ausgenommen die Frühverbindung um 4:30 ab Speyer) zur Arbeit nach Bellheim, Rülzheim usw. kommen. Wer einen festen Arbeitsbeginn um 7:00 Uhr hat, wird mit dem Auto fahren. Diese Situation besteht seit Abschaffung des Jokerzuges, mit dem damals auch sehr viele Jugendliche zu ihrem Ausbildungsbetrieb nach Wörth gefahren sind. Wer in die andere Richtung fährt, hat es noch schlechter. Die erste Zugverbindung ab Sondernheim in Richtung Norden ist erst um 06:04 Uhr. Zu spät für Beschäftigte, die in Ludwigshafen oder Mannheim um 7:00 Uhr mit ihrer Arbeit beginnen. Es bleibt auch hier nichts anderes übrig, als das Auto zu nehmen.

Da der Rheinland-Pfalz-Takt nur unzulänglich umgesetzt ist, müssen Bürger, die mit der Bahn nach Landau fahren, in Wörth bis zu einer halben Stunde auf den Anschlusszug warten.

Die Durchbindung der S3 soll zwar bis 2023 realisiert werden, aber nicht an Wochenenden, wenn besonders viel Ausflugsverkehr zu erwarten ist. Dann bleibt es beim Stundentakt, mit der Folge, dass vor allem die Fahrradtouristen, die kräftig umworben werden, um den Kreis Germersheim einen Bogen machen.

Die konkrete Frage hierzu lautet: Was werden Sie bzw. Ihre Partei unternehmen, damit die öffentlichen Verkehrsverhältnisse entsprechend der Bedeutung unserer Region angepasst werden?

Antwort Dr. Gebhart CDU

Bereits in den vergangenen Jahren hat der Bund seine Förderungen für den Nahverkehr massiv erhöht und verstetigt (z.B. Regionalisierungsmittel). Um den Schienenverkehr weiter zu stärken, wollen wir mehr in den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau investieren – insbesondere in die Digitalisierung von Schiene und Fahrzeugen. Wie Sie wissen, setze ich mich beim Aufgabenträger für den Nahverkehr seit vielen Jahren auch dafür ein, dass die Mittel vor Ort auch ankommen und umgesetzt werden. Für mehrere Punkte setze ich mich konkret ein:

Eine Elektrifizierung der Strecke Neustadt-Landau-Wörth.

Ein durchgängiger Halbstunden-Takt auf der Strecke Wörth-Germersheim wird kommen. Die Stadtbahn soll durch die S-Bahn Rhein-Neckar ergänzt werden. Diese Forderung, die die CDU seit längerem vertritt, soll nach der derzeitigen Beschlusslage ab Dezember 2023 realisiert werden. Darüber hinaus fordern wir einen 20-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten.

Wir wollen mehr Züge auf den Strecken Landau-Annweiler-Pirmasens, Winden-Bad Bergzabern bzw. Winden-Wissembourg. Mit einer Taktverdichtung wollen wir erreichen, dass die Strecken attraktiver werden und mehr Fahrgäste die Bahnen benutzen.

Wir unterstützen die Verbesserung der grenzüberschreitenden Zugverbindungen zwischen der Südpfalz und Frankreich. Dies betrifft sowohl die Strecke Neustadt-Winden-Wissembourg-Strasbourg als auch die Strecke Karlsruhe-Wörth-Lauterbourg-Strasbourg.

Ein Knotenpunkt und Flaschenhals in der Südpfalz ist der Bahnhof Wörth. Wir haben uns dafür eingesetzt, dass das elektronische Stellwerk realisiert wird. Diese Maßnahme werden wir weiter aktiv begleiten. Die Modernisierung des Stellwerks soll im Rahmen eines Sonderprogramms für Leit- und Sicherungstechnik realisiert werden.

Der Busverkehr in der Südpfalz ist immer wieder neu zu optimieren und insbesondere auch auf die Schienenverbindungen abzustimmen.

Antwort Dr. Lindner GRÜNE

Die Leistungsfähigkeit der von Wörth ausgehenden Strecken nach Karlsruhe, Landau, Germersheim und Lauterbourg muss erhöht werden. Gleichzeitig möchte ich die Strecke nach Karlsruhe für eine höhere Zugdichte auslegen, um mehr Züge als heute zu ermöglichen. Darüber hinaus müssen die angebotenen Verbindungen vor allem zuverlässig sein.

Neben den beiden jeweils stündlich verkehrenden Angeboten zwischen Germersheim und Karlsruhe ist mindestens in den Hauptverkehrszeiten eine dritte Linie, montags bis freitags, notwendig. Eine Möglichkeit könnte Start bzw. Ende in Bellheim sein, oder alternativ ein Stadtbahnkonzept für eine mögliche Linie Karlsruhe – Wörth – Rülzheim – Herxheim – Landau.

Antwort Herr Weiß FWV

Zunächst weise ich darauf hin, dass ein Unterschied besteht zwischen der Region Neustadt und dem Südkreis Germersheim. Direkt vor den Toren der Stadt Karlsruhe gelegen - wenn auch mit zu wenigen Rheinbrücken als Verbindung über den Rhein -, sind wir nicht nur in den VRN eingebunden, sondern vor allem in den KVV.

Eine bessere Vernetzung und Vertaktung ist sicher wünschenswert und anzustreben.

Die Zielgruppen im werktäglichen Schüler- und Berufsverkehr sind andere als der Ausflugsverkehr am Wochenende, ähnlich unterscheidet sich der Fahrzeugverkehr auf der Rheinbrücke Maxau.

Was wir brauchen ist ein 20 Minuten-Takt auf der Strecke Wörth-Germersheim. Kombiniert mit dem 20-Minuten-Takt der S5 ist ein 10-Minuten-Takt vom Bahnhof Wörth zum Hauptbahnhof Karlsruhe bzw. in die Karlsruhe Innenstadt erreichbar.

Wer schnell aus der Südpfalz zum Hauptbahnhof will, interessiert sich nicht für die Streckenführung durch Knielingen und die Kaiserstraße, wer in die Innenstadt will, für den ist der Umweg über den Hauptbahnhof eher hinderlich.

Die Ausrichtung der Fahrpläne gerade beim KVV ist eher freizeitorientiert, denn nach Mitternacht fahren die Bahnen noch recht lange, während sie für Menschen mit frühem Arbeitsbeginn kaum nutzbar sind. Sie haben das bereits beschrieben für Beschäftigte mit Arbeitsbeginn 7 Uhr in Wörth, Mannheim oder Ludwigshafen. In Karlsruhe kommt rund ein Drittel des Pflegepersonals in den Krankenhäusern aus der Südpfalz. Zu den Schichtplänen im Gesundheitsbereich passen die Fahrpläne leider überhaupt nicht.

Bei Staus vor oder auf der Straßenbrücke Maxau kam es in der Vergangenheit schon zu Ausfällen bei der Stadtbahn. Hintergrund war, dass die Stadtbahnwagenfahrer im PKW-Stau standen und nicht rechtzeitig ihren Arbeitsplatz erreicht haben.
also auch für ÖPNV-Mitarbeiter ist der ÖPNV oft gar keine Alternative zum Auto.

Wir brauchen einen durchgehenden Betrieb, der so zuverlässig sein muss, dass auch bisher skeptische Beschäftigte sicher umsteigen können.

Wenn dann am Ende auch Verbesserungen möglich sind, um Fahrradtouristen punktgenau mit der S-Bahn in unsere Region zu bringen, dann ist das schön, aber eben die "Kür". "Pflichtprogramm" - und damit vorrangig - sind Verbesserungen für Schüler und Berufstätige.

2. Benachteiligungen der ländlichen Bevölkerung in Bezug auf die ÖPNV-Leistungen

Das neue Nahverkehrsgesetz schreibt die Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge vor. In den ländlichen Bereichen wird den Bedürfnissen der nicht motorisierten Bevölkerung oft nicht entsprochen. Hierzu ein repräsentatives Beispiel für ein unzulängliches Mobilitätsangebot: Vom Seniorenzentrum Bellheim (Bushaltestelle) werden an einem normalen Werktag für eine Fahrt nach Germersheim 3 Verbindungen angeboten. Die erste um 7:08 Uhr, die zweite 13:22 Uhr und die letzte 16:09 Uhr. An Wochenenden weist die Fahrplanauskunft gar keine Verbindung aus.

Die konkrete Frage dazu: Was werden Sie bzw. ihre Partei tun, dass der Bevölkerung auch in den Dörfern ein akzeptables Mobilitätskonzept angeboten wird?

Antwort Dr. Gebhart CDU

Ich setze mich dafür ein, dass der ÖPNV insgesamt durch mehr und attraktivere Verbindungen gestärkt wird. Von einer Elektrifizierung Neustadt-Landau-Wörth, einer Reaktivierung Germersheim-Landau oder Taktverdichtungen auf bestehenden Strecken profitieren nicht nur die Gemeinden mit direkten Bahnhaltepunkten. Der Busverkehr in der Südpfalz ist immer wieder neu zu optimieren und insbesondere auch auf die Schienenverbindungen abzustimmen.

Antwort Dr. Lindner GRÜNE

Gleichwertige Lebensverhältnisse sind eine Voraussetzung für gutes, selbstbestimmtes Leben überall im Land. Busse und Bahnen sind für alle da, bieten preiswerte Mobilität und verringern den Autoverkehr. Wir wollen die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 verdoppeln. Dazu muss der öffentliche Personennahverkehr attraktiver und innovativer werden, die Bürgerinnen und Bürger müssen sich auf das Angebot verlassen können. Nur ein zuverlässiger ÖPNV ist ein guter ÖPNV. Zusammen mit den Ländern werden wir eine Zukunfts- und Ausbauoffensive starten, Investitionen in Fahrzeuge und das ÖPNV-Netz erhöhen, die Mittel für den Betrieb von Regionalbahnen ausweiten und die Finanzierungsinstrumente an das Ausbauziel anpassen.

Antwort Herr Weiß FWV

Ich denke, dass es in Rheinland-Pfalz und speziell auch im Wahlkreis 211 - aber auch in der Südwestpfalz, in der Eifel oder im Hunsrück - Orte gibt, in denen es Bushaltestellen gibt mit weniger Verbindungen, die aber nicht gleichzeitig nur 1,3

km von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt liegen.

Es ist wichtig, dass Mobilität "Teil der Daseinsvorsorge" ist, aber gleichzeitig geht es um "gleichwertige Lebensverhältnisse" im Land, die allerdings illusorisch sind, da nicht finanzierbar.

3. Kein Durchbruch bei den Reaktivierungsbemühungen der Strecken LD-GER und LD-Herxheim

Für den Kreis Germersheim hat die angestrebte Reaktivierung der Bahnstrecke LD-GER eine herausragende Bedeutung. Leider ist nach dem schlechten Rentabilitätsgutachten, das die Kriterien des Umwelt- und Klimaschutzes außer Acht ließ, kein Durchbruch zu erkennen.

Frage: Was werden Sie bzw. Ihre Partei konkret veranlassen, damit diese in allen Belangen sinnvolle Reaktivierungsmaßnahme noch zustande kommt?

Antwort Dr. Gebhart CDU

Die Prüfungen, ob die Strecken Germersheim-Landau und Landau-Herxheim reaktiviert werden können, haben bislang nicht zu einem positiven Ergebnis geführt. Wir setzen uns dafür ein, dass bei der Untersuchung von Streckenreaktivierungen die Aspekte Klima- und Umweltschutz stärker gewichtet werden. Das Bundesverkehrsministerium hat angekündigt, noch 2021 eine Überarbeitung der Reaktivierungskriterien vorzulegen, in der Klima- und Umweltschutz eine wichtigere Rolle als bisher einnehmen sollen.

Antwort Dr. Lindner GRÜNE

Die Bahn ist ein öffentliches, soziales Gut und das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilitätswende. Wir wollen den Bahnverkehr ausbauen und in ländlichen Räumen in größerem Umfang Anschlüsse an das Schienennetz reaktivieren. Entwidmung von Bahnstrecken soll es nicht mehr geben. Es ist leider nicht sonderlich überraschend, dass die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der beiden Strecken im vergangenen Jahr negativ ausgefallen ist. Der volkswirtschaftliche Nutzen der isoliert betrachteten Strecken würde besser ausfallen, wenn es ein funktionierendes Netz gäbe. Klimaschutz darf nicht nur als leere Worthülse begriffen werden. Die Verkehrswende muss auch im ländlichen Raum vorangebracht werden. Das bedeutet auch mehr Regionen an das Schienennetz anzuschließen. Prüf- und Bewertungsmaßstäbe für Kosten-Nutzen-Untersuchungen im ÖPNV müssen stärker an ökologische Kriterien ausgerichtet werden.

Antwort Herr Weiß FWV

Neben anderen auch die FWG-Mitglieder in den jeweiligen Gremien haben bereits zugestimmt, auch wir werden diesen Weg aufmerksam begleiten, der hier aufgezeigt wird:

<https://landau.de/Verwaltung-Politik/Pressemitteilungen/Bundesverkehrsministerium-antwortet-Bewertungskriterien-f%C3%BCr-Schienenstrecken-werden-noch-2021-angepasst-Positives-Signal-f%C3%BCr-Reaktivierung-von-Bahnstrecken-in->

4. Nach wie vor keine Aussicht auf eine Elektrifizierung zwischen Wörth und NW

Trotz entsprechender Ankündigungen in den vergangenen Jahren, die Fahrdrahtlücke schließen zu wollen, wird sich in dieser Angelegenheit wohl nichts bewegen. Die Rentabilität für eine elektrische Güterbahn wurde auf knapp unter 1 „heruntergerechnet“. Eine Finanzierung über das GVFG scheitert an nicht durchgeführten vorbereitenden Maßnahmen. Seit Jahren dreht sich diese Angelegenheit im Kreise und gerät mittlerweile zur Posse.

Frage: Was werden Sie bzw. Ihre Partei veranlassen, damit die überfällige Elektrifizierung nunmehr in der kommenden Legislaturperiode vonstattengeht?

Antwort Dr. Gebhart CDU

Ich setze mich dafür ein, dass dieses Projekt über das Finanzierungsinstrument Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz realisiert wird.

Antwort Dr. Lindner GRÜNE

Wir fordern, dass der Bund die überfällige Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Neustadt an der Weinstraße – Wörth am Rhein beschließt und unverzüglich in Angriff nimmt. Sie soll Teil der Elektrifizierungsoffensive werden. Gleichzeitig muss der eingleisige Engpass zwischen Wörth und Winden beseitigt werden. Auch dies ist eine Aufgabe des Bundes.

Die Bundesregierung darf sich bei der anstehenden Entscheidung zur Elektrifizierung nicht darauf zurückziehen, die Strecken rund um Wörth derzeit überwiegend Personenverkehr von genutzt werden. Die gewünschte Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene und die damit verbundenen Wachstumspotentiale für den Wirtschaftsstandort Wörth machen deutlich, dass es sich Strecke um Verbindungen handelt, die sowohl im Personen- als auch Güterverkehr Bedeutung haben. Deshalb ist der Bund in der Pflicht, seine Infrastruktur angemessen auszubauen.

Antwort Herr Weiß FWV

Die Elektrifizierung der Strecke Wörth-Neustadt ist sicher mehr als wünschenswert. Allerdings ist die von Ihnen genannte "elektrische Güterbahn" sicher kein geeignetes Produkt, um die Bevölkerung an den Bahnstrecken dafür begeistern zu können.

Neben der Elektrifizierung geht es ja auch um einen zweigleisigen Ausbau. Während viele Mandatsträger da eifrig applaudieren und alles gerne versprechen, fehlt mir der geeignete Ansatz, um die zweigleisige Strecke in Wörth anzubinden, das bekommen Experten aber hin. viel schwieriger wird es in Kandel, wo geschlossene Bahnschranken jetzt schon ein Ärgernis sind. Und nicht nur für die wartenden PKW und LKW!

Die Stadt Wörth hat 2007 bis 2010 im Zuge des Baus der Stadtbahnstrecke nach Germersheim alle Bahnübergangsstellen beseitigt - was die Orte nördlich von Wörth nicht getan haben. Für Kandel, aber auch für Orte nördlich von Winden entlang der Bahnstrecke nach Landau, braucht es mehr als nur "Fahrdrabt und Zweigleisigkeit", was aber einem Vorantreiben der Elektrifizierung nicht im Wege stehen sollte. Gleichzeitig gibt es ja erste Pilotprojekte für Hybridfahrzeuge oder batterieelektrisch betriebene Triebwagen. Und auch in der Pfalz sollen ab 2025 erste Strecken vom Diesel zum Akku-Hybrid-Betrieb wechseln. Aber über diese Entwicklung hat ja auch die Tagespresse schon berichtet.