

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Friedel Grützmaker und Elke Kiltz (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Modernisierung und künftige Bedeutung des Bahnhofs Wörth/Pfalz

Die **Kleine Anfrage 2961** vom 1. Februar 2006 hat folgenden Wortlaut:

Der Bahnhof in Wörth ist ein wichtiger Bahnknotenpunkt, in dem sich mehrere Regionalbahn- bzw. Regionalexpresslinien kreuzen und der darüber hinaus eine Umsteigemöglichkeit in das Stadtbahnnetz der Albtalbahn im Karlsruher Verkehrsverbund bietet. Dennoch ist der Bahnhof in einem desolaten Zustand. Auch die Höhe der Bahnsteige entspricht nicht mehr der Einstiegshöhe der neuen Regionalexpresszüge.

Die Bahnhofsentwicklungskonzeption der DB für Rheinland-Pfalz gab vor einigen Jahren dem Bahnhof Wörth durchschnittliche Noten, bei den baulichen Anlagen wurde hoher Handlungsbedarf konstatiert.

Auf Eis zu liegen scheint außerdem die einst mit hoher Priorität versehene Einrichtung durchgehender Züge von Mainz/Ludwigshafen nach Strasbourg über Wörth/Lauterbourg. Die SNCF wollte diesen Zügen erst zustimmen, wenn die Modernisierungsarbeiten an der Signaltechnik der Strecke Lauterbourg – Strasbourg abgeschlossen sind. In der Ausschreibung des SPNV auf den südpfälzischen Strecken ist den Bewerbern vorgegeben, mindestens zehn Triebwagen vorzuhalten, die eine Zulassung für das Netz der französischen Staatsbahn aufweisen. Damit hat der für den SPNV zuständige Zweckverband zumindest ab Betriebsaufnahme im Dezember 2010 die Weichen für eine Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs gestellt. Die SNCF selbst verfügt heute schon über 19 moderne Triebwagenzüge, die nach Deutschland fahren können. Sie werden aber für die grenzüberschreitenden Züge von und nach Saarbrücken bzw. Neustadt/Weinstraße gebraucht. Weitere französische Züge, u. a. für durchgehende Züge über Wörth/Lauterbourg, stehen deshalb vorerst nicht zur Verfügung.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie sehen die Planungen für die Modernisierung des Bahnhofs Wörth aus und welche Teile sollen zu welchen jeweiligen Zeitpunkten modernisiert sein?
2. Wie ist die Finanzierung der einzelnen Modernisierungsschritte geregelt (bitte Aufschlüsselung nach kommunalen, Landes-, Bundes- und DB-Anteilen)?
3. Welche Fahrgastprognosen gibt es für die geplanten durchgehenden Züge von Strasbourg nach Ludwigshafen bzw. nach Mainz?
4. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über den Stand und den voraussichtlichen Abschluss der Modernisierungsarbeiten auf dem französischen Streckenabschnitt?
5. Mit welchem Fahrzeugbedarf rechnet die Landesregierung für künftige grenzüberschreitende Züge zwischen der südlichen Pfalz und der Region Alsace und von welchen Betriebsprogrammen geht sie bei ihrer Prognose aus?
6. Welche zusätzlichen Kosten sind mit der zusätzlichen Ausrüstung eines Regionalverkehrstriebwagens mit französischer Sicherheitstechnik verbunden?
7. Welche Priorität hat die Einrichtung der durchgehenden Züge für die Landesregierung?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 22. Februar 2006 wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Nach Angaben der DB Station & Service AG liegen für eine Modernisierung des Bahnhofs Wörth derzeit noch keine Planungen vor. Ein barrierefreier Ausbau des Bahnhofes ist mittelfristig vorgesehen.

Ein konkretes Finanzierungskonzept liegt noch nicht vor.

b. w.

Zu Fragen 3, 5 und 7:

Durchgehende Züge von Mainz nach Strasbourg müssten im rheinland-pfälzischen Streckenabschnitt neben dem derzeit bestehenden Angebot im Schienenpersonennahverkehr als völlig neue Zugleistungen geplant werden. Hierfür ist vor dem Hintergrund der allgemeinen angespannten Finanzlage bei den Regionalisierungsmitteln insbesondere wegen gestiegener Energie- und Stationspreise derzeit keine Finanzierungsperspektive abzusehen.

Fahrgastprognosen für diese Verkehre wurden daher bislang noch nicht durchgeführt.

Zu Frage 4:

Nach Angaben der französischen Staatseisenbahn wird die Erneuerung der Signalanlagen auf der Strecke Strasbourg – Lauterbourg bis Ende 2006 abgeschlossen sein; dies geschieht unabhängig von den oben angesprochenen Zugverbindungen.

Zu Frage 6:

Erste überschlägige Kostenschätzungen haben ergeben, dass je Triebwagen von einem Betrag von 200 000 Euro bis 300 000 Euro für die zusätzliche Ausrüstung mit französischer Sicherungstechnik auszugehen ist.

Hans-Artur Bauckhage
Staatsminister