

Kleine Anfrage

der Abg. Alexander Salomon und Dr. Ute Leidig GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ausbau des rheinüberschreitenden ÖPNV bei Karlsruhe und Bedeutung der Bahnstrecke Neustadt–Wörth–Winden für Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung misst die Landesregierung Baden-Württemberg der Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt für den Pendlerverkehr aus der Südpfalz und den Standort Karlsruhe bei?
2. Wie hat sich das Fahrgastaufkommen im ÖPNV auf der Bahnstrecke zwischen Wörth und Karlsruhe in den letzten zehn Jahren entwickelt?
3. Welche aktuellen Zahlen zum Straßenverkehrsaufkommen auf der Rheinbrücke bei Karlsruhe liegen seit der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 17/4012 vor?
4. Welche neuen Informationen liegen seit der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 17/4012 zum Planungsstand, zu den Kostenschätzungen und zu den Klimawirkungen der zweiten Rheinbrücke sowie der geplanten Querspange vor?
5. Wann ist mit der aktualisierten Verflechtungsprognose des Bundes und der Überprüfung der Verkehrsprognose zur Querspange einschließlich der Einschätzung zur Reduktion der Zweistreifigkeit zu rechnen?
6. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, durch den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt eine nachhaltige Alternative zum Straßenneubau zu schaffen?
7. Welche Position vertritt die Landesregierung zum zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt gegenüber dem Bund und dem Land Rheinland-Pfalz und welche Initiativen oder Gespräche wurden hierzu bereits geführt bzw. sind geplant?

8. Welche Maßnahmen wird die Landesregierung konkret in diesem und im kommenden Jahr zur Verbesserung des rheinüberschreitenden ÖPNV bei Karlsruhe ergreifen?
9. Bis wann rechnet die Landesregierung mit der Umsetzung der Ausbaumaßnahmen im Bahnhof Wörth und einer Reaktivierung der Strecke Landau–Germersheim?

13.5.2025

Salomon, Dr. Leidig GRÜNE

Begründung

Im Zusammenhang mit den Planungen für eine zweite Straßenquerung des Rheins bei Karlsruhe (sogenannte zweite Rheinbrücke) hat das Land Baden-Württemberg eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots zwischen Karlsruhe und Wörth beauftragt. Die im März 2025 vorgestellte Studie empfiehlt u. a. einen Expressbus zwischen Herxheim und Karlsruhe, den Ausbau des Stadtbahnverkehrs zwischen Germersheim und Karlsruhe sowie On-demand-Angebote in der Pfalz. Maßnahmen wie eine Taktverdichtung auf der Schiene sind demnach technisch nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen im Bahnhof Wörth möglich.

Nicht Bestandteil der Studie waren die Potenziale durch eine Reaktivierung der Strecke Landau–Germersheim, den zweigleisigen Ausbau der Strecke Winden–Wörth sowie die Elektrifizierung Neustadt–Wörth. Diese könnten nach Ansicht der Fragesteller jedoch ebenfalls wesentlich zur Entlastung der Straßenverkehre, zur Stärkung des ÖPNV und zur Verbesserung der regionalen Anbindung beitragen. Bislang stellt der eingleisige Abschnitt zwischen Winden und Wörth ein betriebliches Nadelöhr dar und führt regelmäßig zu Verspätungen. Ein zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung könnten die Betriebsqualität deutlich verbessern und das Angebot erweitern.

Vor diesem Hintergrund soll die Kleine Anfrage klären, inwieweit die Landesregierung Baden-Württemberg die Bedeutung der im Gutachten empfohlenen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV in der Region und die Chancen der Reaktivierung und des Ausbaus der genannten Schienenstrecke erkennt und sich für deren Realisierung einsetzt.

Im Rahmen der Vorstellung des Gutachtens wies die Stadt Karlsruhe darauf hin, dass die geplante Querspange zwischen der zweiten Rheinbrücke und der B 36 auch zwei- (statt vier-)streifig vorstellbar wäre. Auch hierzu werden der Sachstand bzw. die aktuelle Positionierung der Landesregierung erfragt.

Antwort

Mit Schreiben vom 6. Juni 2025 Nr. VM3-0141.5-34/42/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung misst die Landesregierung Baden-Württemberg der Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt für den Pendlerverkehr aus der Südpfalz und den Standort Karlsruhe bei?*

Zu 1.:

Die Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt ist eine nicht elektrifizierte, teilweise eingleisige Bahnstrecke in Rheinland-Pfalz. Trotz des verbesserungswürdigen Infrastrukturzustandes ist die Strecke eine sehr bedeutende Zulaufstrecke für Pendlerinnen und Pendler in Richtung Karlsruhe.

2. *Wie hat sich das Fahrgastaufkommen im ÖPNV auf der Bahnstrecke zwischen Wörth und Karlsruhe in den letzten zehn Jahren entwickelt?*

Zu 2.:

Zur Vereinfachung und aufgrund inkonsistenter Datenstrukturen in den Jahren vor 2022 werden nachfolgend die Daten der Jahre 2015, 2019, 2022, 2023 und 2024 dargestellt. Die Tabelle gibt die Fahrgastzahlen an einem durchschnittlichen Werktag auf der Strecke Wörth–Karlsruhe auf dem Abschnitt der landesgrenzüberschreitenden Strecke auf der Rheinbrücke an.

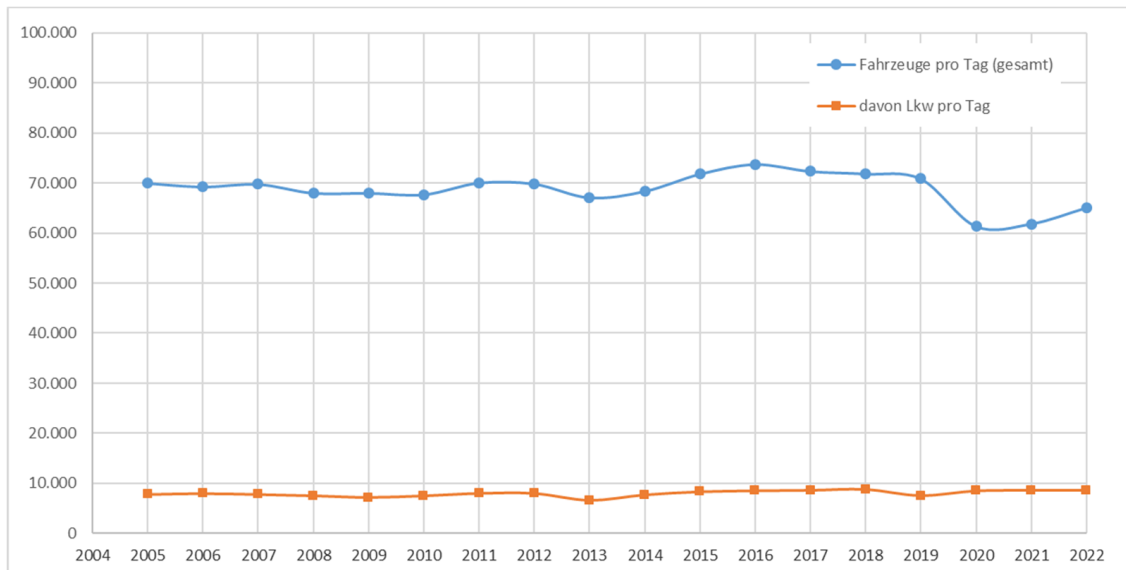
Jahr	Querschnitt	davon S-Bahn Rhein-Neckar (S 3)	davon Stadtbahn (S 5/51)	davon Pfalznetz (RE/RB nach Neustadt)
2024	9 746,4	1 045,6	3 469,8	5 231,0
2023	7 944,2	199,9	3 271,1	4 473,2
2022	7 103,8	122,7	3 217,3	3 763,8
2019	8 738,9	346,2	3 210,9	5 181,8
2015	5 700,0	(inkl.)	keine Daten vorhanden	(inkl.)

3. *Welche aktuellen Zahlen zum Straßenverkehrsaufkommen auf der Rheinbrücke bei Karlsruhe liegen seit der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 17/4012 vor?*

Zu 3.:

Die automatische Dauerzählstelle Nr. 6915 7748 – Rheinbrücke Wörth (abrufbar unter https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Daten/2022_1/Jawe2022.html?nn=1819490&cms_detail=7748&cms_map=0) liefert die aktuellsten Werte aus dem Jahr 2022. Hier wurden 65 068 Fahrzeuge am Tag mit 13,3 Prozent Schwerverkehrsanteil gezählt.

Abbildung 1: Verkehrszahlen Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth (2005 bis 2022)



Der Vergleich mit den Zählungen der vorangegangenen Jahre zeigt seit 2020 einen steigenden Trend für den täglichen Straßenverkehr, während der Schwerverkehr nahezu konstant bleibt. Ebenso zeigt sich, dass im Vergleich zu den Jahren vor der Coronapandemie das Gesamtaufkommen im Jahr 2022 niedriger liegt.

4. Welche neuen Informationen liegen seit der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 17/4012 zum Planungsstand, zu den Kostenschätzungen und zu den Klimawirkungen der zweiten Rheinbrücke sowie der geplanten Querspange vor?

Zu 4.:

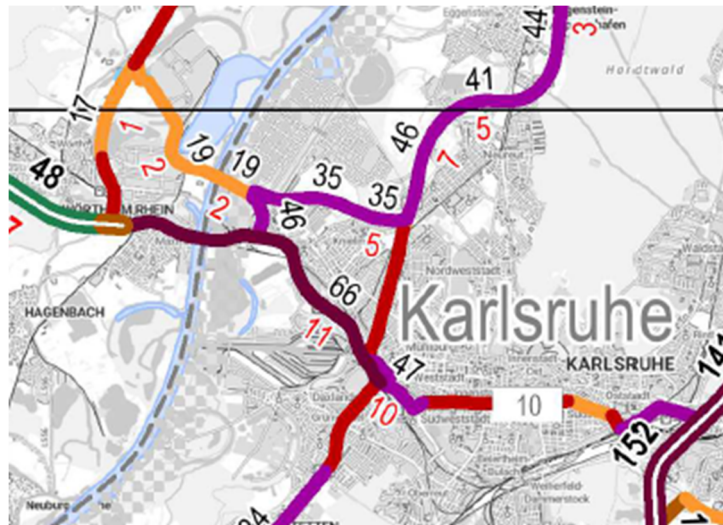
Die Baugrunderkundungen und Planungsleistungen, insbesondere für den Brückenentwurf der 2. Rheinbrücke sowie für Straßen und Radwege werden derzeit erarbeitet, sodass die Unterlagen einschließlich Kosten ab Herbst 2025 zur Genehmigung dem BMV vorgelegt werden können. Anschließend sollen in ergänzenden Planfeststellungsverfahren in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz unter anderem die Radwegeverbindungen sowie die Pfeilerstandorte der 2. Rheinbrücke im Rhein baurechtlich gesichert werden. Ein Fachbeitrag zu Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen wird Bestandteil der Vorentwurfsunterlagen zur Querspange zwischen 2. Rheinbrücke und B 36 in Karlsruhe sein. Die Erstellung dieser Unterlagen ist aber von der Verkehrsprognose abhängig und liegt noch nicht vor, siehe Beantwortung von Frage 5.

5. Wann ist mit der aktualisierten Verflechtungsprognose des Bundes und der Überprüfung der Verkehrsprognose zur Querspange einschließlich der Einschätzung zur Reduktion der Zweistreifigkeit zu rechnen?

Zu 5.:

Der Bund veröffentlicht seit Herbst 2024 sukzessive die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040. Der für die Rheinquerungen bei Karlsruhe maßgebliche Kartenausschnitt ist als *Abbildung 2* beigelegt. Die Berechnungsmodelle wurden bislang noch nicht umfassend vom Bund zur Verfügung gestellt. Da die Verflechtungsprognose des Bundes relativ grobzeitig ausgebildet ist, werden als Basisdaten für die Analyse das Landesverkehrsmodell (LVM), das das Land Baden-Württemberg im November 2025 veröffentlichen will, zugrunde gelegt.

Abbildung 2: Ausschnitt aus der Zielnetzprognose 2040



In die Verkehrsprognose 2040 für die Querspanne werden der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe, mögliche Auswirkungen aus der Lärmaktionsplanung der Stadt Karlsruhe, aber auch die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Stärkung des ÖPNV Eingang finden. Ein Ergebnis zur Verkehrsprognose 2040 ist in Abhängigkeit von den Veröffentlichungen der Verkehrsprognosen des Bundes und des Landes frühestens Anfang 2026 zu erwarten. Darin wird auch eine Aussage zur Möglichkeit der Reduktion auf eine Zweistreifigkeit enthalten sein.

6. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, durch den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt eine nachhaltige Alternative zum Straßenneubau zu schaffen?
7. Welche Position vertritt die Landesregierung zum zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Wörth–Winden–Neustadt gegenüber dem Bund und dem Land Rheinland-Pfalz und welche Initiativen oder Gespräche wurden hierzu bereits geführt bzw. sind geplant?

Zu 6. und 7.:

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Strecke Wörth–Landau–Neustadt/W ist nach übereinstimmender Einschätzung der Landesregierung und des auf rheinland-pfälzischer Seite für den SPNV zuständigen Aufgabenträgers, dem Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd) eine für den regionalen und auch überregionalen Schienenverkehr bedeutsame Verkehrsachse. Die Entwicklungspotenziale der Strecke – insbesondere auch zur Gewinnung weiterer Fahrgäste – werden seit Jahren nicht ausgeschöpft, weil es ein rund 13 km langes eingleisiges Nadelöhr mit nur einem Begegnungsabschnitt im Bahnhof Kandel gibt und die Vollelektrifizierung durch den Bund bisher nicht unterstützt wird. Dadurch, dass die Kapazität in diesem Nadelöhr sehr gering ist, kann die zusätzliche Kapazität auf den umliegenden 2-gleisigen Strecken nicht genutzt werden.

Daher hat der rheinland-pfälzische Aufgabenträger ZÖPNV Süd in enger Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz eine Machbarkeitsstudie für den zweigleisigen Ausbau beauftragt und wird weitere vertiefende Planungsschritte veranlassen. Parallel dazu startet das Projekt eines Akkuzuges für den gesamten süd- und westpfälzischen Raum, zu dessen Zweck in den Bahnhöfen Landau und Winden in den kommenden Jahren sogenannte Oberleitungsinselanlagen errichtet werden.

Diese erlauben auch bei längeren Strecken mit Akku-Fahrzeugen deren Zwischenaufladung und dadurch die Ablösung von Dieseltriebwagen. Diese Anlagen werden aufwärtskompatibel ausgelegt, sodass sie bei einer künftigen Vollelektrifizierung verwendet werden können und dadurch keine verlorenen Investitionen bedeuten würden.

Der ZÖPNV Süd hat – mit Unterstützung beider Landesregierungen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz mehrfach Initiativen gestartet, damit der Bund die Strecke in ein Elektrifizierungsprogramm aufnimmt und verweist in diesem Zusammenhang auch auf die potenzielle Resilienzwirkung der Strecke für den Fall, dass die Verbindungen nördlich Karlsruhe in Richtung Mittelrhein bzw. Saarland unterbrochen sind.

8. Welche Maßnahmen wird die Landesregierung konkret in diesem und im kommenden Jahr zur Verbesserung des rheinüberschreitenden ÖPNV bei Karlsruhe ergreifen?

Zu 8.:

In Zusammenarbeit der baden-württembergischen und rheinland-pfälzischen Aufgabenträger wurde das Angebot in den letzten Jahren deutlich ausgebaut, insbesondere auf der Achse Germersheim–Wörth–Karlsruhe. Taktlücken wurden geschlossen, durch die Umstellung einer stündlichen Linie von Stadtbahnen auf Fahrzeuge der S-Bahn Rhein-Neckar die Kapazitäten erhöht und in diesem Zuge auch weitere Wochenendverbindungen geschaffen. Das in der Antwort zu den Fragen 6 und 7 beschriebene Akkuzug-Projekt geht in einer ersten Stufe ab Frühjahr 2026 in Betrieb, wodurch neben verbesserten Fahrplänen auch die Platzkapazitäten erweitert werden.

Darüber hinaus konnte das Land zusammen mit den Aufgabenträgern in Rheinland-Pfalz sowie den Verkehrsunternehmen AVG und DB Regio nachfolgende Verbesserungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 auf den Weg bringen:

- zwei zusätzliche AVG-Stadtbahnen zwischen Karlsruhe, Wörth und Germersheim mit den Planabfahrten 12:37 Uhr und 14:37 Uhr ab Karlsruhe Marktplatz
- zwei zusätzliche AVG-Stadtbahnen zwischen Germersheim, Wörth und Karlsruhe mit den Planabfahrten 13:26 Uhr und 15:26 Uhr ab Germersheim und Halt auf allen Bahnhöfen
- dauerhafte Beibehaltung der ursprünglich nur temporär für das Jahr 2025 geplanten Verstärkerfahrten zwischen Karlsruhe-Rheinbergstraße und Wörth und zurück: Ab Rheinbergstraße aus der Innenstadt kommend um 5:49 Uhr, 7:49 Uhr, 15:49 Uhr und 16:49 Uhr nach Wörth (Rhein), zurück ab Wörth zu den Uhrzeiten 6:02 Uhr, 8:02 Uhr, 16:02 Uhr, 17:02 Uhr weiter nach Karlsruhe.

Ab Februar 2026 wird zudem am Wochenende auf der S 3 zwischen Karlsruhe und Germersheim tagsüber zwischen 9 und 19 Uhr der Stundentakt eingeführt werden (bisher nur zweistündlich), insgesamt 10 zusätzliche Fahrten. Für diese Angebotsverbesserungen investiert das Land Baden-Württemberg auf seinen Streckenabschnitten allein rund 3,2 Millionen Euro.

In Vorbereitung ist ebenfalls die Vergabe eines grenzüberschreitenden SPNV-Netzes mit stündlichen, vertakteten durchgehenden Zügen zwischen Karlsruhe, Wörth und Straßburg (Elsass). Zu dessen Flankierung prüfen die beiden Länder, die betreffenden Verkehrsverbünde und die SPNV-Aufgabenträger die Einrichtung weiterer zusätzlicher tariflicher Maßnahmen, um, ähnlich wie das Angebot PlusAlsace der Verbünde VRN und KVV, auch auf der Seite der Fahrscheine das Umsteigen vom MIV in die Züge zu attraktivieren. Die Partnerregion für diese Projekte ist sowohl in Bezug auf die Zug- als auch die Tarifangebote die Region Grand Est, die beim beschriebenen SPNV-Vergabeverfahren die Federführung innehat und das Vergabeverfahren organisatorisch leitet.

9. Bis wann rechnet die Landesregierung mit der Umsetzung der Ausbaumaßnahmen im Bahnhof Wörth und einer Reaktivierung der Strecke Landau–Germersheim?

Zu 9.:

Die in der Fragestellung thematisierte Strecke liegt außerhalb Baden-Württembergs. In Abstimmung mit dem rheinland-pfälzischen Aufgabenträger des SPNV kann Folgendes mitgeteilt werden:

Die Ausbaumaßnahmen im Bahnhof Wörth waren den der Landesregierung Rheinland-Pfalz vorliegenden Informationen zufolge ursprünglich für Mitte der 2020er-Jahre geplant und sollten mit der Umstellung des Bahnhofs auf ein elektronisches Stellwerk einhergehen. Mit dem Vorziehen der Kernmaßnahme im Bestandszustand im Rahmen des sogenannten „Schnellläuferprogramms“ hat die DB eigenmächtig und unabgestimmt die gemeinsam ermittelte Zeitplanung verlassen und die entscheidenden kapazitätssteigernden Elemente des Bahnhofsumbaus auf einen Zeitpunkt nach dem Jahr 2030 verschoben. Ein genauer Zeitpunkt kann seitens der DB InfraGo AG nicht benannt werden. Dies hat Auswirkungen auf die beschriebenen grenzüberschreitenden Angebotsplanungen mit der Region Grand Est, weil ohne zusätzliche Weichenverbindungen die Durchbindungen der aus Straßburg kommenden Züge bis Karlsruhe nur in äußersten Tagesrandlagen möglich ist, wenn sonst kaum Verkehr stattfindet. Darüber hinaus bedeutet der eingleisige Abschnitt in der Nordausfahrt von Wörth in Richtung Germersheim und die fehlende Wiederherstellung der Durchfahrsmöglichkeit von Gleis 1 in Richtung Germersheim einen erheblichen beschränkenden Faktor für alle Verkehrsarten. Für die Zementierung dieses Zustands bis weit in die Zukunft ist allein die DB InfraGo AG verantwortlich.

Die Reaktivierung der Strecke Landau–Germersheim wird durch den ZÖPNV Süd und das Land Rheinland-Pfalz gemeinsam geprüft, als indikativer Nutzen-Kosten-Faktor wurde gutachterlich ein Wert von 1,86 ermittelt. Damit wird die Strecke in das Ranking des Landes Rheinland-Pfalz aufgenommen. Weitere Planungsschritte als Grundlage für einen Förderantrag beim Bund (aus Mitteln des GVFG) sind durch den ZÖPNV schon beauftragt worden. Ob, wann und in welchem Umfang die Strecke reaktiviert wird, entscheidet nach Vorliegen einer Förderzusage des Bundes das Land Rheinland-Pfalz gemeinsam mit dem Aufgabenträger im SPNV sowie den betreffenden kommunalen Gebietskörperschaften.

Hermann
Minister für Verkehr