

Die Mobilitätsangebote aller Verkehrsträger zwischen der Südpfalz und Baden substanziell verbessern!

Den Gerichtsvergleich um eine zweite Rheinbrücke ernst nehmen.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben eine zweite Rheinbrücke in unserer Region immer kritisch gesehen. Hätte unsere Partei die Entscheidungen der letzten 30 Jahren hierzu maßgeblich beeinflusst, wären die Planungen heute andere. Als Demokrat*innen müssen wir gleichzeitig akzeptieren, dass es seit Jahrzehnten stabile Mehrheiten – auf beiden Seiten des Rheins – für den Bau dieser Brücke an genau diesem Standort gibt. Auch wenn wir diese Planung ablehnen, so sind sowohl auf politischem Wege als auch auf dem Rechtsweg die Entscheidungen zum Bau dieser Brücke gefallen.

Den Vergleich, der im Rahmen des Rechtsstreits geschlossen wurde, gilt es nun als Chance zu nutzen, um die Mobilität in unserer Region für alle Verkehrsträger substanziell zu verbessern. Der Konsens um eine Stärkung des Umweltverbundes (also der Stärkung und Verknüpfung von Bahn, Bus und Radverkehr) in der Region darf dabei kein Feigenblatt bleiben und muss über die Selbstverständlichkeit eines Radweges entlang der Brücke deutlich hinausgehen. Nur so besteht eine ernsthafte Chance, dass nach der juristischen Einigung auch der gesellschaftliche Konflikt um die Brücke befriedet werden kann.

Wir fordern ein konsequentes Ausbaukonzept für den ÖPNV auf Schiene und Straße sowie die direkte Integration eines Radwegekonzepts in die nun vor der Realisierung stehende Straßenbaukonzeption. Es ist vollkommen unverständlich, dass sich die bisherigen Überlegungen zum Ausbau der Verkehrsweginfrastruktur im Wesentlichen auf die zweite Autobrücke beschränkt haben, denn spätestens seit dem sogenannten „Faktencheck“ im Jahre 2011 war bekannt, dass der durchgreifende Ausbau des ÖPNV nur mit einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schiene möglich ist. Unser Ausbaukonzept bedeutet deshalb auch einen Ausweg aus dem eindimensionalen Verständnis von Verkehrsplanung, das den ÖPNV nur als Überlaufventil für den Autoverkehr betrachtet hat. Wir erwarten ein klares Bekenntnis zum Ausbau des Umweltverbundes, der nicht nur als ökologisches, schmückendes Beiwerk zur zweiten Rheinbrücke dienen darf.

Mit diesem Autor*innenpapier machen wir seitens BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Vorschläge, wie im Rahmen des Baus der zweiten Rheinbrücke die Mobilität in unserer Region substanziell verbessert werden kann. **Dazu schlagen wir einen Dreiklang aus einem Ausbau der Infrastruktur, einer sich dann anschließenden Ausweitung des ÖPNV-Angebots sowie einer besseren Verknüpfung aller Verkehrsträger (einschließlich des Fahrrads) vor. Wir wollen, dass der Verkehrsverbund KVV seine verkehrsträgerübergreifenden Angebote zur besseren Verknüpfung von ÖPNV und Sharingkonzepten mit Rad- und lokal emissionsfreien Kraftfahrzeugen ausbaut und so sukzessive zu einem echten Umweltverbund weiterentwickelt wird.** Für uns ist selbstverständlich, dass eine Straßenbaumaßnahme mit Kosten von wohl über 200 Millionen Euro zwingend mit einem Ausbau der Schieneninfrastruktur einhergehen muss. Wenn ein Kompromiss ernst gemeint ist, muss für beides Geld da sein.

Selbstverständlich hat unsere Partei weitere Vorschläge und Forderungen, wie die Mobilität in unserer Region zukunftsfähig gestaltet werden kann – beispielsweise der Ausbau der Queichtalstrecke oder die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Landau und Germersheim. In diesem Autor*innenpapier konzentrieren wir uns zuerst auf die Maßnahmen, die im Rahmen des Bau einer zweiten Rheinbrücke angegangen werden müssten und in diesem Zeitraum realisiert werden können.

Unsere Vorschläge im Einzelnen:

A. Ausbau der Infrastruktur Schiene

1. Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Neustadt an der Weinstraße – Wörth am Rhein und Beseitigung des eingleisigen Flaschenhalses zwischen Wörth und Winden, Modernisierung der Signaltechnik mit Kapazitätsausbau (Blockverdichtung für mehr Züge) durch den Bund.
2. Umfassender Ausbau der Kapazität des Bahnhofs Wörth im Rahmen der signaltechnischen Modernisierung. Der bei der DB Netz übliche 1:1-Ersatz würde in eine Sackgasse führen und auf Jahrzehnte hin den Ausbau des ÖPNV blockieren.
3. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der von Wörth ausgehenden Strecken nach Karlsruhe, Landau, Germersheim und Lauterbourg. Die Strecke nach Karlsruhe muss für eine hohe Zugdichte ausgelegt werden, die mehr Züge als heute ermöglicht.
4. Unverzögliche Prüfung der Möglichkeiten, die Bahnsteige der Unterwegsstationen so ausbauen zu können, damit längere Züge und damit mehr Sitzplatzkapazitäten im Schienenverkehr bereitgestellt werden können.
5. Ausbau des Bahnhofs Karlsruhe, um die Mehrverkehre aufnehmen zu können.

Dies sind elementare Voraussetzungen, um das Angebot auf der Schiene deutlich auszuweiten und gleichzeitig eine höhere Zuverlässigkeit im Vergleich zu heute sicherzustellen, insbesondere dann, wenn sich einzelne Züge verspäten. Nicht die Beschränkung der Infrastruktur darf, wie derzeit, das Angebot limitieren, sondern das Angebot, das auch für die Ziele einer klimapolitisch gebotenen Verkehrswende notwendig ist, muss die Infrastruktur definieren.

B. Ausweitung des ÖPNV-Angebots Bahn und Bus (auf Basis der unter A. genannten Investitionen)

1. Beschleunigte Regionalexpressverbindung von Karlsruhe über Wörth nach Landau/Neustadt.
2. Ergänzung der Regionalbahnlinie Neustadt an der Weinstraße – Landau in der Pfalz – Karlsruhe durch eine zweite stündliche Linie (alternativ aus Landau oder Bad Bergzabern, Verkehrstage Montag bis Freitag).
3. Neben den beiden jeweils stündlich verkehrenden Angeboten zwischen Germersheim und Karlsruhe mindestens in den Hauptverkehrszeiten eine dritte Linie, montags bis freitags, die ggf. in Bellheim endet und startet bzw. alternativ in ein Stadtbahnkonzept für eine mögliche Linie Karlsruhe – Wörth – Rülzheim – Herxheim – Landau (vorbehaltlich einer positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung) integriert wird.
4. Umsteigefreie, stündliche Regional-Expressverbindung Karlsruhe – Wörth – Strasbourg (auf deutscher Seite alle Halte zur besseren Anbindung des südlichen Landkreises Germersheim an Karlsruhe und gute Umsteigebeziehung zu den Angeboten Richtung Germersheim/Speyer).
5. Optionen, um das bestehende Angebot der Stadtbahn Karlsruhe – Wörth in Spitzenzeiten oder an Wochenenden zu verdichten.
6. Schrittweiser Ausbau des Zugangebotes im Queichtal mit beschleunigten Zügen insbesondere im Berufsverkehr zur besseren Anbindung an die Züge zwischen Neustadt an der Weinstraße, Landau in der Pfalz und Karlsruhe.

Im morgendlichen Berufsverkehr sollen die Züge, wie grundsätzlich heute auch, an die speziellen Bedürfnisse des Schülerverkehrs und der Schichtzeiten großer Arbeitgeber angepasst werden. Reine Taktsysteme können dies oft nur zufällig leisten. Dabei sind punktuelle Angebots- und Kapazitätserweiterungen zu prüfen. Im Abendverkehr insbesondere in Richtung Landau sollten für den Besuch von kulturellen Angeboten ein ergänzendes Angebot eingerichtet werden.

Im Busverkehr soll eine tangentielle Buslinie eingerichtet werden, um insbesondere den Bereich der Gemeinden nördlich von Wörth an die Ziele im Landkreis und im nördlichen Stadtgebiet Karlsruhe anzubinden. Sie ist an die Angebote auf der Schiene zwischen Germersheim und Wörth abzustimmen. Sollte die Nutzen-Kosten-Untersuchung für eine neue Schienenverbindung aus Richtung Herxheim keinen volkswirtschaftlichen Nutzen ergeben, so käme dieser Buslinie eine wichtige Erschließungsfunktion für den Bereich Herxheim zu. Einer näheren Untersuchung bedarf es, ob diese Busangebote stündlich oder, zumindest teilweise, sogar halbstündlich vorzusehen sind. Zunächst sollten sie montags bis freitags geplant werden.

Diese Angebotsoffensiven, sowohl im Schienenbereich als auch im Busbereich, sind jetzt planerisch vorzubereiten.

C. Ausbau des Radwegenetzes

Wir fordern die Integration des nun geplanten ergänzenden Radweges über die zweite Rheinbrücke in die Radwegenetze beiderseits des Rheins. Gemeinsam mit den vorgesehenen Radschellwegen, beispielsweise Wörth – Germersheim – Schifferstadt, darf er nicht in einem Planungsdickicht hängen bleiben. Auf Karlsruher Seite muss eine Anbindung an die geplante Ringlinie von Radwegen erfolgen; im Bereich Wörth darf insbesondere der Landeshafen keine Hürde darstellen. Orientiert an den Pendlerströmen, aus den Hauptorten des Umlandes (Annweiler, Edenkoben, Offenbach, Herxheim, Bad Bergzabern) sollten zusätzlich Radschnellwege in Richtung Landau umgesetzt werden.

Miteinander verknüpft sollen die Radverbindungen eine attraktive und ernstzunehmende Ergänzung des ÖPNV-Angebotes darstellen. Beide Länder müssen sich zur Verantwortung und Finanzierung dieses Radschnellwegenetzes bekennen, ohne aus dem Blick zu verlieren, dass die Nutzung von Bundestöpfen selbstverständlich zu prüfen ist.

Kandel, den 18. August 2020

Pascal Endres, Vorsitzender des Kreisverbands Germersheim von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lea Heidbreder, Fraktionsvorsitzende von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Stadtrat Landau in der Pfalz

Dr. Tobias Lindner, Mitglied des Deutschen Bundestages, Mitglied im Haushaltsausschuss

Werner Schreiner, stellvertretender Fraktionsvorsitzender von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Kreistag Südliche Weinstraße

Hintergrundinformationen und konkrete Angaben zum grünen Ausbaukonzept für den Umweltverbund

Ausbau des ÖPNV

Im Zuge des sogenannten „Faktenchecks“ wurde im Jahre 2011 schon einmal geprüft, wie der ÖPNV verbessert werden kann. Es zeigte sich, dass – jenseits der finanziellen Rahmenbedingungen – die Eisenbahninfrastruktur der wesentliche limitierende Faktor ist.

So schränkt die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe Wörth und Karlsruhe aus unterschiedlichen Gründen die Möglichkeiten zur Angebotsverbesserung ein. Die zweigleisige Rheinbrücke kann nur mit deutlich verbesserter Leit- und Sicherungstechnik mehr Züge aufnehmen, die Zulaufstrecken aus Richtung Landau und Germersheim stellen ebenfalls Flaschenhalse dar bzw. sind nicht auf zusätzliche ÖPNV-Angebote ausgerichtet.

Das Grüne Ausbaukonzept für den Umweltverbund sieht deshalb mehrere Bausteine für die Realisierung einer umfassenden Angebotsoffensive vor. Nötig sind Infrastrukturmaßnahmen und Ausweitungen des Angebots gleichermaßen. Dabei ist zu beachten, dass eine umfassende Angebotsoffensive ohne Ausbau der Infrastruktur nicht möglich ist. Deshalb werden die Infrastrukturmaßnahmen nachfolgend konkreter beschrieben:

I. Infrastrukturausbau Schiene

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 durch den ZSPNV Süd in Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz geplanten „Inselektrofizierungen“ in Winden und Landau zur Zwischenaufladung von Batteriehybridtriebwagen sind nur deshalb notwendig, weil der Bund seine Entscheidung hinauszögert. Sie sind aufwärtskompatibel ausgelegt und deshalb konzeptionell der richtige Weg, um mit dem Hinhalten des Bundes umgehen zu können. An die Abgeordneten der Berliner Koalitionsfraktionen gerichtet ist festzuhalten, dass es auch am Haushaltsgesetzgeber liegt, dass nach einer Grundsatzentscheidung des Bundesverkehrsministeriums auch eine Mittelbereitstellung zur Umsetzung folgen muss.

Es ist festzuhalten, dass der Bund sich bei der anstehenden Entscheidung zur Elektrifizierung nicht darauf zurückziehen darf, dass auf den Strecken rund um Wörth derzeit überwiegend Personenverkehr stattfindet und sich so aus der Verantwortung stiehlt. Die gewünschte Erhöhung des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene und die Wachstumspotentiale für den Wirtschaftsstandort Wörth machen deutlich, dass es sich bei den vom Knotenbahnhof Wörth ausgehenden Strecken nicht um Strecken mit lediglich regionaler Funktion handelt, sondern um Verbindungen, die sowohl im Personen- als auch Güterverkehr Bedeutung haben. Deshalb ist der Bund in der Pflicht, seine Infrastruktur angemessen auszubauen. Die im Vergleich zur Straße und der dort üblichen Finanzierungen (beispielsweise Bundesstraßen als Ortsumgehungen mit regionaler Funktion) ist diese Benachteiligung der Schiene schon seit Jahren nicht nachvollziehbar.

Parallel dazu ist die Leistungsfähigkeit der Zulaufstrecke aus Richtung Landau im Abschnitt Winden – Landau durch Ergänzung von sogenannten Blocksignalen zu erhöhen, da bereits dieser Abschnitt einen Engpass darstellt, weil er nur von einem Zug „gleichzeitig“ in eine Fahrtrichtung befahren werden kann.

Die Strecke Germersheim – Wörth muss durch mindestens ein weiteres Blocksignal, besser aber, mehrere Blocksignale, ergänzt werden, um die Zugdichte erhöhen zu können. Der frühere Bahnhof Bellheim (heute nur noch Haltepunkt ohne Weichen und Signale) ist wieder als vollwertiger Bahnhof herzustellen und so auszurüsten, damit dort Stadtbahnen beginnen und enden können. Sofern die Prüfung der Reaktivierung der Strecke Landau – Herxheim einschließlich eines Neubauabschnitts Rülzheim – Herxheim ein positives Ergebnis zeigt, sind diese Planungen in den Infrastrukturausbau der Strecke Wörth – Germersheim zu integrieren.

Eine besondere Herausforderung stellt der Bahnhof Wörth dar. Die seitens der DB Netz AG geplante Modernisierung der Leit- und Signaltechnik – also die Ablösung der zwar absolut betriebssicheren, aber sehr wartungs- und personalintensiven mechanischen Stellwerke durch ein elektronisches Stellwerk (ESTW) – muss jetzt zu einem umfassenden Kapazitätsausbau genutzt werden. Es müssen in früheren Jahren rückgebaute Weichenverbindungen wiederhergestellt und neue, ergänzende Gleis- und Weichenverbindungen hinzugefügt werden, damit sich die Züge beim Ein- und Ausfahren nicht gegenseitig behindern und so die mögliche Anzahl von Zugfahrten erhöht werden kann.

Der Bahnhof muss also in der Lage sein, die nötige Ausweitung des Schienenverkehrs aufnehmen zu können. Zur flexiblen Betriebsführung sollten u.a. sogenannte Deckungssignale zur flexiblen Nutzung von Bahnsteiggleisen (bspw. Züge in Richtung Karlsruhe zusammenkuppeln und aus Richtung Karlsruhe trennen in Zugteile in Richtung Lauterbourg, Landau und Germersheim) gebaut werden. Es sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass der zu erwartende stärkere Güterverkehr und der Personenverkehr sich nicht gegenseitig behindern. Dies ist aufgrund der Lage der Güterverkehrsanlagen (u.a. Containerterminal) auf der Nordseite der Streckengleise und den Abstellgleisen für Güterzüge auf der Südseite eine besondere Herausforderung, weil die Güterzüge die Personenzuggleise kreuzen müssen, wenn sie nicht sofort weiter in Richtung Germersheim fahren, sondern über die Rheinbrücke nach Karlsruhe müssen.

Ein besonderes Thema ist die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnstrecke nach Karlsruhe über die bestehende Rheinbrücke. Mit dem neuen ESTW für den Bahnhof Wörth müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, deutlich mehr Züge als heute über die Brücke und weiter nach Karlsruhe fahren zu können. Eine technisch mögliche Zugfolge von 2-3 Minuten ist anzustreben, um im Alltagsbetrieb pro Richtung mindestens zehn bis zwölf Züge des ÖPNV pro Stunde und zusätzlich mindestens einen Güterzug pro Stunde fahren lassen zu können.

Dies wäre gegenüber den heutigen, außerhalb des Berufsverkehrs angebotenen sieben Taktlagen des ÖPNV-Angebotes mit einem Regionalexpress (RE 6 Karlsruhe – Landau – Neustadt/W), einer Regionalbahn (RB 51 Karlsruhe – Landau – Neustadt/W) sowie fünf Stadtbahnen (3* S 5 und je eine S 51 und S 52 von und nach Germersheim) pro Richtung eine Erweiterung um rund 50 Prozent. Notwendig ist dies, um je einen weiteren Zug aus Richtung Winden (wahlweise Bad Bergzabern oder Landau), aus Richtung Germersheim sowie die vorgesehenen umsteigefreien Züge Strasbourg – Wörth – Karlsruhe (grenzüberschreitendes Projekt mit der Region Grand Est) fahren lassen zu können. Gleichzeitig würden Reservekapazitäten für einen weiteren Ausbau des Stadtbahnangebotes aus Wörth/Innenstadt geschaffen, die heute im 20 Minuten-Takt verkehrt.

Auch für den Karlsruher Hauptbahnhof sind Maßnahmen zur besseren Ausnutzung der Infrastruktur nötig. Die bundeseigene DB Netz AG ist aufgefordert ein Konzept vorzulegen, wie die genannten zusätzlichen Zugangebote im Karlsruher Hauptbahnhof Platz finden können.

Zusammengefasst fordern wir:

1. Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Wörth und Beseitigung des eingleisigen Flaschenhalses zwischen Wörth und Winden, Modernisierung der Signaltechnik mit Kapazitätsausbau (Blockverdichtung für mehr Züge).
 2. Umfassender Kapazitätsausbau des Bahnhofs Wörth im Rahmen der signaltechnischen Modernisierung mit zusätzlichen Signalen, Gleisen und Weichenverbindungen.
 3. In diesem Zusammenhang ist der Ausbau des Bahnhofs Wörth und der Strecke nach Karlsruhe für eine regelmäßige Zugfolge von höchstens drei Minuten und so für eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit auszulegen. Dies heißt, dass pro Richtung alle drei Minuten eine Stadtbahn oder ein Regionalverkehrszug über die Brücke fahren können muss. Damit würden dringend notwendige Reserven für das Abpuffern von Verspätungen, aber auch weitere Angebotsausweitungen geschaffen. Außerdem können nicht alle Züge in gleichmäßigen Intervallen in Wörth abfahren, weil es auch aus den Richtungen Germersheim, Lauterbourg und Landau Fahrplanzwangspunkte gibt, die in der konkreten Fahrplangestaltung eine Flexibilität erfordern. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Güterzüge deutlich langsamere Fahrdynamiken aufweisen und in der Praxis ungefähr zwei Fahrplanslots, die sonst eine Stadtbahn oder ein Regionalverkehrszug benötigen, in Anspruch nehmen. Deshalb ist das neue Stellwerk und die Strecke von und nach Karlsruhe mit zusätzlichen Blocksignalen auf die technisch geringstmögliche Zugfolge (also den Zeitabstand, nach dem ein Zug einem zuvor abgefahrenen Zug folgen kann) auszurüsten.
 4. Ausbau des Bahnhofs Karlsruhe, um die Mehrverkehre aufnehmen zu können.
- ⇒ **In der Konsequenz bedeutet dies, dass die aktuellen, schon weit fortgeschrittenen Planungen der DB Netz für den Bahnhof Wörth sofort umfassend auf den Prüfstand müssen. Die DB Netz muss unverzüglich darlegen, dass sie den Bahnhof nicht nur kostenseitig optimiert und technisch modernisiert, sondern auch einschließlich der sich anschließenden Strecke nach Karlsruhe, deutlich leistungsfähiger ausbaut und für die Zukunftsaufgaben fit macht. Prüfmaßstab ist dabei unter anderem die genannte Zugfolgezeit von drei Minuten.**

II. Radverkehr

Beim Radverkehr soll das Land Rheinland-Pfalz an die bestehenden Machbarkeitsstudien für die Pendlerradrouten Schifferstadt-Wörth und Landau-Neustadt anknüpfen. Diese sollen ohnehin schnellstmöglich – und unabhängig von der Fertigstellung der zweiten Rheinbrücke – realisiert werden. Eine zusätzliche Anbindung von Wörth Richtung Kandel und Hagenbach ist anzustreben.

Im Zuge einer Detailbetrachtung sehen wir Nachbesserungsbedarf insbesondere beim Knoten Wörth an der Querung der L540. Die Unfallgefahr durch die Kurvenlage und lange Wartezeiten für Radfahrende müssen in jedem Fall vermieden werden. Der Streckenausbau auf landwirtschaftlichen Wegen sollten reduziert werden, um Konflikte zwischen Radfahrenden und landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu vermeiden.

Der Radschnellweg Wörth-Karlsruhe ist ebenfalls prioritär umzusetzen. Notwendig sind eine optimierte Anbindung sowohl an die bestehende als auch die neue Rheinbrücke. Der Landeshafen

Wörth darf dabei keine Hürde darstellen. Ggf. muss hier ein Radweg neu – außerhalb des eigentlichen Hafengeländes – gebaut werden.

Das Land muss sich zur Aufgabe Radpendelrouten und Radschnellwege bekennen und die Übernahme der Baulastträgerschaft erklären und so die Finanzierung sicherstellen. Gleichwohl ist zu prüfen, wo ergänzend eine Förderung durch den Bund in Frage kommt, nachdem dieser sich grundsätzlich zur Förderung auch von Radschellwegen in der Baulast der Länder und Kommunen bereit erklärt hat.