

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Brandl und Christine Schneider (CDU)  
– Drucksache 17/7117 –

### Elektrifizierung von Schienenstrecken

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/7117** – vom 24. August 2018 hat folgenden Wortlaut:

Die Landesregierung hat angekündigt, die Elektrifizierung der Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth aufnehmen zu wollen. Hierbei soll die Strecke auch dem Güterverkehr zur Verfügung stehen, da nach Aussage der Landesregierung von einem „überschaubaren“ Güterverkehrsaufkommen auszugehen sei.

Wir fragen daher die Landesregierung:

1. Welche Quantität von Güterzügen pro Woche und pro Strecke hält die Landesregierung für überschaubar?
2. Wie kommt die Landesregierung zu dieser Einschätzung?
3. Welche Untersuchungen wurden hierzu durchgeführt, und auf Grundlage welcher Untersuchungen kam die Landesregierung zu dieser Bewertung?
4. Mit welcher Zunahme des Güterverkehrs rechnet die Landesregierung?
5. Wie bewertet die Landesregierung die Eignung der Strecke für die Güterverkehrsnutzung?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 18. September 2018 wie folgt beantwortet:

In meinem Antwortschreiben an mehrere Abgeordnete aus der Südpfalz habe ich bereits mitgeteilt, dass ich die Aufnahme der Strecke Neustadt – Landau – Wörth in ein eventuelles Elektrifizierungsprogramm des Bundes unterstützen würde. Die Abgeordneten hatten die Landesregierung aufgefordert, sich für die Elektrifizierung einzusetzen und gleichzeitig Befürchtungen geäußert, dass es zu einer Zunahme des Güterverkehrs kommen könnte. Die Landesregierung hat im Antwortschreiben darauf hingewiesen, dass bei einer Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Landau – Wörth diese diskriminierungsfrei auch für den Güterverkehr zur Verfügung zu stellen ist, man aber davon ausgehe, dass der Güterverkehr überschaubar bleiben werde, solange es zu keinem Bau der Dammerstocker Kurve in Karlsruhe (Einbindung der Strecke von Wörth an Karlsruhe vorbei in Richtung Süden) kommt, bzw. keine Elektrifizierung des Abschnitts Wörth – Lauterbourg – Straßburg erfolgt.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

Die Landesregierung hat hierzu eine interne fachliche Einschätzung vorgenommen. Hiernach wird das zu erwartende Güterverkehrsaufkommen bei einer isolierten Elektrifizierung der Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth als „überschaubar“ – im Sinne von wenigen Güterzügen pro Tag – angesehen, da es an einer Umfahrungsmöglichkeit des Knotens Karlsruhe mangelt.

Dies ist zum einen darin begründet, dass ohne den Bau der Dammerstocker Kurve in Karlsruhe alle Verkehre in bzw. aus Richtung Süden im Hauptbahnhof Karlsruhe zeitaufwendig wenden müssten, was im stark belasteten Knoten Karlsruhe betrieblich nur schwer durchzuführen wäre und unattraktiv ist. Zum anderen ist ein durchgehender Verkehr an Karlsruhe vorbei über die Strecke Wörth – Lauterbourg – Strasbourg in Elektro-Traktion derzeit nicht absehbar, da die Strecke nicht elektrifiziert ist und eine Elektrifizierung auch auf französischer Seite derzeit nicht absehbar ist.

Zu Fragen 3 und 4:

Das Land wird in Kürze ein Gutachten zur Untersuchung aller potenziell für eine Elektrifizierung in Frage kommenden Bahnstrecken im Land beauftragen. Einschätzungen zum Aufkommen im Schienengüterverkehr sind aber auch im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich. Als Grundlage für die Verkehrsentwicklung kann allenfalls die Verkehrsprognose 2030 des Bundes herangezogen werden. Danach wird sich der Güterverkehr weiter dynamisch entwickeln, wobei die Gutachter die größten Zuwächse beim Schienengüterverkehr sehen.

b. w.

Zu Frage 5:

Die Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth ist wie alle öffentlichen Bahnstrecken diskriminierungsfrei zugänglich und kann daher jederzeit auch für den Schienengüterverkehr genutzt werden. Den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur überwacht die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde. Weder Land noch Bund haben Einflussmöglichkeiten auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche Strecke diese – bei einer Mehrzahl grundsätzlich zur Verfügung stehender Trassen – auswählen, um ihre Transporte durchzuführen.

Daniela Schmitt  
Staatssekretärin