

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Martin Brandl (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Perspektiven der „Kleinen-Pfalz-Lösung“ im Güterverkehr Schiene

Die **Kleine Anfrage 3008** vom 22. Januar 2015 hat folgenden Wortlaut:

Die Presse hat über die Pläne der Bahn zur Kleinen-Pfalz-Lösung berichtet („Güterzug-Lawine rollt auf den Kreis zu“ in der Rheinpfalz vom 21. Januar 2015).

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie schätzt die Landesregierung die Realisierungsperspektiven der Kleinen-Pfalz-Lösung und alternativer Streckenführungen für den Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene ein?
2. Welche Haltung vertritt die Landesregierung im Hinblick auf die Kleine-Pfalz-Lösung?
3. Inwiefern aktualisiert die Landesregierung ihre Erwartung der zusätzlichen Güterzüge auf der Strecke Wörth – Ludwigshafen aufgrund der Aussagen der Bahn im o. g. Artikel?
4. Wo sieht die Landesregierung die Kapazitätsobergrenze für Güterzüge – tagsüber und nachts – auf der Strecke Wörth – Ludwigshafen bei Realisierung der Kleinen-Pfalz-Lösung?
5. Welche Ziele vertritt die Landesregierung hinsichtlich des Güterverkehrs in der Region Südpfalz?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage unter Berücksichtigung der bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage 2939 enthaltenen Auskünfte zur „Kleinen-Pfalz-Lösung“ namens der Landesregierung mit Schreiben vom 10. Februar 2015 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die von der DB AG beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur angemeldete „Kleine-Pfalz-Lösung“ wird seitens des Bundes derzeit überprüft. Es ist aus Sicht des Landes derzeit nicht abschätzbar, ob dieses Projekt bei der Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen wird und somit auch nicht, ob die „Kleine-Pfalz-Lösung“ in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird.

Zu den Fragen 2 und 5:

Das Land hat für die Verbesserung des Güterverkehrs zum neuen Bundesverkehrswegeplan den Ausbau des Westkorridors Mittelrhein-Pfalz-Oberrhein angemeldet. Im Bereich der Südpfalz umfasst dies die Maßnahmen Elektrifizierung der Strecke Neustadt/W. – Winden – Wörth, zweigleisiger Ausbau zwischen Winden und Wörth sowie die Verbindungskurve bei Karlsruhe. Im Zusammenhang mit dem ebenfalls zu diesem Korridor gehörenden Ausbau der Alsenzbahn und den Eisenbahnstrecken im Raum Bingen und Bad Kreuznach lassen sich mit diesen Projekten auch wesentliche Vorteile für den Schienenpersonennahverkehr erreichen. Dies ist mit der „Kleinen-Pfalz-Lösung“ nicht der Fall.

Zu Frage 3:

Der Landesregierung liegen hinsichtlich der geplanten Anzahl von Güterzügen auf dem Streckenabschnitt Wörth – Germersheim lediglich die Aussagen der DB AG vor, wonach in diesem Abschnitt zukünftig mit 21 Güterzügen je Tag und Richtung zu rechnen ist. Eigene Prognosen hinsichtlich der erwarteten Anzahl von Güterzügen auf dieser Strecke stellt die Landesregierung nicht an.

b. w.

Zu Frage 4:

Leistungsfähigkeitskennwerte für die Strecke Germersheim – Wörth liegen der Landesregierung nicht vor. Dies sind unternehmensinterne Kenngrößen der DB Netz AG. Die DB Netz AG hat hierzu lediglich mitgeteilt, dass mit den geplanten zusätzlichen Blocksignalen auf dieser Strecke die angegebenen 21 Güterzüge je Tag und Richtung fahrbar sind, ohne den Schienenpersonennahverkehr zu beeinträchtigen.

Roger Lewentz
Staatsminister