

Bündnis für Verkehrswende Südpfalz



– Positionspapier –

Thema: **Vorschläge für einen fahrplanbasierten Ausbau des Bahnnetzes in der Südpfalz:
Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth –
Karlsruhe**

Stand: 18.11.2025

TOP 1: **Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen
Wörth und Winden**

1.1 Oberziel: Verbesserung der Bahn-Infrastruktur in der Südpfalz

Das „Bündnis für Verkehrswende Südpfalz“ wünscht sich einen vollständig zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Winden – Wörth, um so die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Bahnverbindungen in der Südpfalz zu verbessern. Wir sind uns allerdings bewusst darüber, dass dieses Ziel nicht so einfach zu realisieren ist.

1.2 Problemstellung

1.2.1 Kosten

Der vollständig zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke Winden – Wörth dürfte, obwohl die Strecke schon einmal bis zum Ende des 2. Weltkriegs teilweise zweigleisig ausgebaut war, mit erheblichen Kosten verbunden sein. In einer Machbarkeitsstudie des ZÖPNV Rlp Süd von 2023 wird von Kosten einschließlich Planungs- und Verwaltungskosten von bis zu 150 Mio. Euro ausgegangen.

1.2.2 Umsetzung / Längere Sperrung

Ein vollständiger Ausbau dürfte zu erheblichen Ausfallzeiten führen, da die Bahnstrecke für die Bauarbeiten gesperrt werden müsste. Da vor allem bei einer zusätzlichen Elektrifizierung z.T.

Brücken abgerissen und neu gebaut werden müssten, würde dies auch den Straßenverkehr behindern.

1.2.3 Mögliche Widerstände aus der Bevölkerung

Vor allem in Kandel ist mit Anwohnereinsprüchen zu rechnen. Zudem könnte ein vollständiger Ausbau Befürchtungen aufkommen lassen, dass die Strecke für den Güterverkehr genutzt wird.

1.3 Vorschläge zur Umsetzung: Ausbau in Abschnitten

Um die Kosten deutlich zu reduzieren, schlägt das „Bündnis für Verkehrswende Südpfalz“ einen abschnittweisen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Winden und Wörth vor.

1.3.1 Abschnitt Winden – Kandel

Der Abschnitt Winden – Ortseingang Kandel (Guttenbergstraße) soll vordringlich zweigleisig ausgebaut werden. Die alte Brücke Guttenbergstraße/Veilchenweg kann abgetragen und muss temporär nicht ersetzt werden. Ersatz kann für die Folgezeit vorgesehen werden.

1.3.2 Abschnitt Kandel Ortslage

Bei der Ortsdurchfahrt Kandel ist es sinnvoll, die Anwohner-einsprüche abzuwarten. Eine Vorplanung ist auszuführen. Vom ZÖPNV Rlp Süd wird/wurde eine Entwurfsplanung für Winden – Kandel, Guttenbergstraße bzw. Bahnhof beauftragt (siehe ZÖPNV-Vorlage vom 10. April 2025).

1.3.3 Abschnitt Kandel Bahnhof – Wörth/Mozartstraße

Weiterhin soll vordringlich das 2. Gleis im Abschnitt Kandel/Bahnhof – Wörth/Mozartstraße/AVG-Betriebshof eingebaut werden.

1.3.4 Abschnitt Wörth/Mozartstraße – Wörth Bahnhof

Sinnvollerweise ist die Planung bis Wörth Bahnhof auszuführen. Die Umsetzung muss die zur Verfügung stehenden Finanzmittel berücksichtigen.

1.3.5 Verzicht auf teure Bauten und Umbauten

Auf alle teuren Bauten, insbesondere auf Umbauten von Brücken, kann zunächst verzichtet werden. Gleiches gilt für den Bahnhof Wörth. Hier sind größere Umbauten angedacht.

Die Bahntrecke zwischen Winden und Wörth war bereits schon einmal mit einem 2. Gleis versehen. Eine Umsetzung sollte daher mit deutlich niedrigeren Kosten verbunden sein.

1.3.6 Vorläufiger Verzicht auf vollständige Elektrifizierung

Auf die Elektrifizierung der kompletten Strecke kann zunächst verzichtet werden, da Akkutriebwagen eingesetzt werden und für die Elektrifizierung einige Brücken im Bereich der Stadt Wörth neu gebaut werden müssten.

TOP 2:

Dritte Regionalbahn (RB) zwischen Wörth und Winden

2.1 Oberziel: Mehr Bahnverbindungen in der Region

Durch eine dritte Bahn zwischen Winden und Karlsruhe soll die Lücke zwischen RE6 und RB51 geschlossen werden. Mehr Bahnverbindungen machen den Umstieg auf die Bahn attraktiver.

2.2 Neustadt – Winden

Soweit möglich, sollten alle Halte zwischen Landau und Winden bei der RB nach Wissembourg bedient werden.

Argumente:

2.3 Bahnstrecke Karlsruhe – Neustadt

Es gibt eine 3. stündliche Linie bei den Verbindungen auf der Strecke Karlsruhe – Neustadt.

2.4 Zweite stündliche Linie

Es gibt zudem eine 2. stündliche Linie, die auf dieser Strecke nahezu alle Haltestellen bedient (Insheim, Rohrbach und Steinweiler).

2.5 Verbindung Winden – Landau

In Winden kann die Regionalbahn von bzw. nach Landau erreicht werden.

2.6 Umsteigemöglichkeiten in Wörth

In Wörth gibt es Umsteigemöglichkeiten von bzw. zur Stadtbahn Richtung Germersheim bzw. Karlsruhe-Innenstadt.

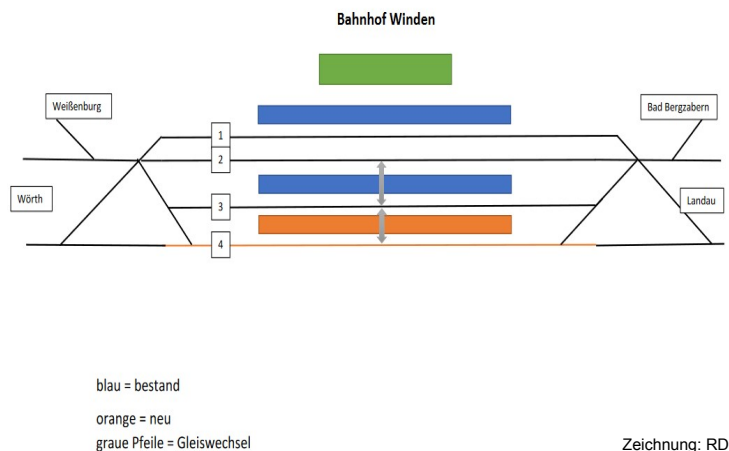
2.7 Kosten für das Land Rheinland-Pfalz

Hervorzuheben ist: Für das Land Rheinland-Pfalz sind die zusätzlichen Bestellungen mit ca. 14 Streckenkilometern relativ überschaubar, es werden aber dafür auf einer Länge von 57 km zusätzliche Verbindungsmöglichkeiten geschaffen.

TOP 3:

Viertes Gleis im Bahnhof Winden

3.1 Ausbau Bahnhof Winden



Der Bahnsteig zwischen Gleis 3 und 4 müsste neu gebaut werden, gleiches gilt für Gleis 4.

Gleis 1 wird nur noch in Ausnahmefällen befahren. Allerdings werden die Gleise 2, 3 und 4 jeweils 3x stündlich genutzt.

3.2 Viertes Gleis

Mit einem 4. Gleis im Bahnhof Winden ließe sich ein effektiver Umsteigeverkehr erreichen.

3.2 Umstieg ohne Bahnsteigwechsel

Das Ziel ist hier immer in möglichst alle Richtungen bahnsteiggleich umsteigen zu können.

3.3 Digitalisierung des Stellwerks

Im Rahmen eines geplanten neuen Stellwerks in Winden und der Anpassung der südlichen Ausfahrt (Stichwort 2. Gleis), kann ein viertes Gleis relativ einfach und verhältnismäßig kostengünstig gebaut werden.

3.4 Voraussetzungen

Im Wesentlichen sind dafür notwendig: ca. 150-200 m Gleis, ein Bahnsteig sowie die Verlängerung der Unterführung ggf. auch mit Ostausgang zu einem möglichen Parkplatz (in Planung mindestens seit 2018!). Hier ist es schwieriger konkrete Zahlen zu finden. Aber auch hier dürften die Investitionen im einstelligen Millionenbereich liegen.

3.5 Drei Züge könnten sich stündlich treffen

In Zukunft würden sich dann stündlich 3 Züge treffen. Bei allen 3 Zügen kann immer in unterschiedliche Richtungen umgestiegen werden. Heute wäre dies zwar auch möglich – aber nur für 2 Züge könnte ein bahnsteiggleicher Umstieg ermöglicht werden.

3.6 Hoher Anteil an Umsteigern

Gerade der Bahnhof Winden hat ein außergewöhnlich hohen Anteil an Umsteigern, was eine solche Maßnahme auch rechtfertigt. Hauptargument ist daher auch die Anschlusssicherheit. Bei bahnsteiggleichen Umstiegen hat man selbst bei 3-5 Minuten Verspätung in vielen Fällen noch die Möglichkeit, den Anschluss zu erreichen.