

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Integration und Verkehr

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Eder und Dr. Lea Heidbreder
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

- Drucksache 19/228 -

Positive Nutzen-Kosten-Untersuchung für zweigleisigen Ausbau zwischen Kandel und Wörth

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 19/228** – vom 29. Juni 2026 hat folgenden Wortlaut:

Die Bahnstrecke Neustadt-Winden-Wörth ist für die Südpfalz und die Anbindung an den Fernverkehrs- und Wirtschaftsstandort Karlsruhe von großer Bedeutung. Der eingleisige Abschnitt zwischen Winden und Wörth stellt dabei ein betriebliches Nadelöhr dar und führt regelmäßig zu Verspätungen. Ein zweigleisiger Ausbau sowie die Elektrifizierung könnten die Betriebsqualität verbessern und das Angebot auf der Strecke erweitern. Für den zweigleisigen Ausbau zwischen Kandel und Wörth liegt inzwischen eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung vor, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens nachweist.

Im Koalitionsvertrag haben sich die Regierungsparteien darauf verständigt, bei der Reaktivierung, Elektrifizierung und dem Ausbau von Bahnstrecken den Fokus auf wirtschaftlich sinnvolle Maßnahmen zu legen, die auf Grundlage der Nutzen-Kosten-Untersuchung Vorrang haben. Dabei bewertet die NKU den volkswirtschaftlichen Nutzen

von Infrastrukturmaßnahmen im Verhältnis zu ihren Kosten und ist die wesentliche Voraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Sind für die Landesregierung mit der positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung die im Koalitionsvertrag formulierten Voraussetzungen einer wirtschaftlich sinnvollen Maßnahme erfüllt?
2. Wenn Frage 1 verneint wird, welche weiteren Kriterien legt die Landesregierung zugrunde?
3. Mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung für den zweigleisigen Ausbau zwischen Kandel und Wörth?
4. Bis wann könnte der zweigleisige Ausbau zwischen Kandel und Wörth nach Einschätzung der Landesregierung umgesetzt werden?
5. Von welchen Verbesserungen hinsichtlich Betriebsqualität und möglicher Taktverdichtung geht die Landesregierung durch den zweigleisigen Ausbau aus?
6. Mit welcher Entwicklung der Mittelausstattung der Förder- und Finanzierungsprogramme des Bundes, die für die Umsetzung der Maßnahmen in Betracht kommen, rechnet die Landesregierung in den kommenden Jahren?
7. Welche konkreten Schritte wird die Landesregierung als Nächstes unternehmen, um den zweigleisigen Ausbau voranzubringen?

Das **Ministerium des Innern, für Integration und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit angefügtem Schreiben beantwortet.

E: 20.07.2026
19/359



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM DES INNERN,
FÜR INTEGRATION
UND VERKEHR

Ministerium des Innern, für Integration und Verkehr Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

Präsidenten des
Landtags Rheinland-Pfalz
Herrn Matthias Lammert, MdL
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3595
Poststelle@mdi.rlp.de
www.mdi.rlp.de

20. Juli 2026

Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Eder und Dr. Lea Heidbreder (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
betr. „Positive Nutzen-Kosten-Untersuchung für zweigleisigen Ausbau zwischen Kandel und Wörth“
- Drucksache 19/228 -

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

namens der Landesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

Der vorliegende Untersuchungsentwurf ist ein erstes Indiz dafür, dass die Maßnahme volkswirtschaftlich sinnvoll sein kann. Dieser Entwurf spiegelt allerdings einen sehr frühen Planungsstand wider.

Zu Frage 3:

Die im Untersuchungsentwurf unterstellten Investitionskosten für den zweigleisigen Ausbau belaufen sich auf ca. 61 Millionen Euro.



Zu Frage 4:

Eine Aussage bzgl. des zeitlichen Umsetzungshorizonts ist aufgrund der geringen Planungstiefe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Zu Frage 5:

Durch den Ausbau werden Taktverdichtungen auf der Strecke möglich. Gleichzeitig ist aufgrund des zusätzlichen zweigleisigen Abschnitts eine Verbesserung der Betriebsqualität zu erwarten.

Zu Frage 6:

Für die Finanzierung kommt das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Betracht. Im Jahr 2025 standen hier bundesweit zwei Milliarden zur Verfügung mit jährlicher Dynamisierung ab 2026 um 1,8 % gemäß §10 Abs. 1 GVFG. Derzeit gibt es auf Bundesebene Diskussionen über eine potentielle Umstrukturierung der Förderlandschaft im Bereich der Bahninfrastruktur, sodass sich künftig andere Finanzierungswege eröffnen könnten.

Zu Frage 7:

Eine Grundlage für weitere Schritte bildet der Abschlussbericht. Ein entsprechender Bericht für den Untersuchungsentwurf befindet sich derzeit in Erstellung.



Achim Schwickert