

Deutschland-Takt und Rheinland-Pfalz-Takt gemeinsam denken

Der Deutschland-Takt ist eines der zentralen Konzepte für den Ausbau der Bahn. Der Personenverkehr auf der Schiene soll verdoppelt und an diesem Ziel der Streckenausbau ausgerichtet werden. In der jüngsten gemeinsamen Stellungnahme der beiden ÖPNV-Zweckverbände und dem für den ÖPNV

zuständigen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität zum Deutschland-Takt haben wir gegenüber dem Bundesverkehrsministerium unsere Überlegungen für die Verbesserungen im Schienenverkehr beschrieben. Mit mehr Elektrifizierungen und sogenannten Blockverdichtungen für kürzere Zugfolgeabstände sowie zusätzlichen Begegnungsabschnitten bei eingleisigen Strecken (wie beispielsweise bei der Queichtalbahn) könnten Taktverdichtungen und Expresszüge realisiert werden. Mit dem Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“ wollen wir unser Engagement für den Klimaschutz auf die Schiene setzen und den Deutschland-Takt mit dem Rheinland-Pfalz-Takt gemeinsam denken.



Alle zwei Stunden mit dem ICE durch die Pfalz: So steht es im Entwurf des Deutschland-Taktes. ZÖPNV RLP Süd und Land fordern vom Bund eine klare Aussage darüber, ob dies nur eine Idee ist oder ob sie realisiert wird.

Für den ZÖPNV RLP Süd ist es aber auch wichtig, dass sich der Bund nicht nur zu seiner Verantwortung für zukunftsfähige Strecken und Bahnhöfe bekennt, sondern, wie es das Grundgesetz vorsieht, auch die Angebote im Fernverkehr absichert. Wenn der Deutschland-Takt alle zwei Stunden einen ICE von Mannheim nach Saarbrücken (und weiter nach Paris) mit Halt in Kaiserslautern vorsieht, muss bald klar werden, ob dies nur ein Vorschlag der Planerinnen und Planer ist – oder ob der Bund die nötigen Mittel für solche Züge auch tatsächlich bereitstellen wird. Der Verweis auf die staatliche Bahn AG hilft nicht weiter, die Verantwortung liegt eindeutig direkt beim Bund. Für die bevorstehende Weiterentwicklung des erfolgreichen landesweiten Regional-express-Netztes benötigen wir jedoch bald Klarheit darüber, zu welchen Zeiten künftig und langfristig IC- und ICE-Züge durch die Pfalz fahren werden. ●

Verbesserungen für das S-Bahn-Netz Rhein-Neckar



Mehr Kapazitäten, weniger Rangieren – die S-Bahn Rhein-Neckar fährt „komplexreduziert“

Die S-Bahn Rhein-Neckar ist seit ihrer Inbetriebnahme vor nun knapp 20 Jahren eine der tragenden Säulen im Nahverkehr der Metropolregion Rhein-Neckar. Aufgrund vielfältiger Ursachen und steigender Fahrgastzahlen stößt das bisherige System an seine Grenzen. Die Pünktlichkeit und damit die Verlässlichkeit haben abgenommen. Mit dem Deutschlandticket ist eine weitere Zunahme des Fahrgastaufkommens zu erwarten. Doch bei der Gesamtbetrachtung der Betriebssituation wurden zahlreiche Ansatzpunkte für Optimierungen identifiziert.

→ weiter im Innenteil

ZÖPNV NEWS

Aktuelles zur Mobilität im südlichen Rheinland-Pfalz



Ausgabe **03-2023**

Das Wichtigste kurz & knapp:

- Optimierung des Betriebsprogramms S-Bahn Rhein-Neckar
- Der Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ im Überblick
- Deutschland-Takt und Rheinland-Pfalz-Takt gemeinsam denken – eine Stellungnahme

→ Fortsetzung von Seite 1

Deshalb haben die Planerinnen und Planer bei der S-Bahn Rhein-Neckar in enger Abstimmung mit dem ZÖPNV RLP Süd und den weiteren Aufgabenträgern ein Konzept entwickelt, wie zeitraubende Rangiermanöver reduziert und

mehr Sitzplätze in den S-Bahnen der Linien S 1 bis S 4 geschaffen werden können. Das gemeinsame Ziel aller Beteiligten ist dabei, dass die Züge pünktlicher werden. ●

Komplexreduziertes Betriebsprogramm S-Bahn Rhein-Neckar

- Kapazitätsausweitung um insgesamt ca. 1 Mio. zusätzliche Fahrzeugkilometer
- Reduzierung betrieblicher Manöver in den Knotenbahnhöfen
- Nutzung der bisherigen Kuppelzeiten für mehr Zeit zum Ein- und Aussteigen und gleichzeitig als Puffer zum Verspätungsabbau
- Wegfall zahlreicher Bereitstellungsfahrten
- Beschleunigung des Fahrgastwechsels

Mehr Platz in den Zügen und mehr Pünktlichkeit: Diese Ziele verfolgen der ZÖPNV RLP Süd und die DB Regio mit dem „Komplexreduzierten Betriebsprogramm“.



Zeit für einen Relaunch und passgenauen Streckenausbau

Der Rheinland-Pfalz-Takt startete 1994 und wurde bis heute schrittweise erweitert. Jetzt wollen die beiden rheinland-pfälzischen ÖPNV Zweckverbände und das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität das Projekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“ umsetzen. Nach einer Evaluierung steht die Prüfung neuer Ausbaukonzepte auf der Agenda. Unterstützung kommt dabei vom Koblenzer Beratungsbüro BPV Consult GmbH und dem Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung Dresden.

Der eingleisige Abschnitt Winden – Wörth, hier ein Foto aus dem Jahr 2012 mit einem jahrelang prägenden Lok-Wagenzug, stellt ein infrastrukturelles Nadelöhr dar, dessen Beseitigung der ZÖPNV RLP Süd anstrebt.

Mit der bestehenden Infrastruktur stößt man jedoch gerade auf dicht befahrenen Strecken schnell an seine Grenzen. Deshalb hat z. B. die Beseitigung des eingleisigen Engpasses zwischen Winden und Wörth für den ZÖPNV RLP Süd eine hohe Priorität.

Die vom ZÖPNV RLP Süd beauftragte Machbarkeitsstudie zeigt Wege auf, diese Infrastrukturmaßnahme umzusetzen. Auch die am Rande des Bienwaldes (ein FFH-Gebiet mit besonderer ökologischer Funktion) zu berücksichtigenden Einschränkungen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt können mit dem Bau eines zweiten Gleises parallel zum vorhandenen in Einklang gebracht werden. Nun gilt es, Detail- und Finanzierungsfragen mit Bund, Land und DB Netz zu klären, um die nötigen Planungsschritte und den anschließenden Bau einzuleiten. Im Fokus bleibt dabei die Forderung an den Bund, die Strecke von Neustadt/W bis Wörth zu elektrifizieren. Der Einsatz von elektrischen Fahrzeugen, deren Antriebe ihre Energie aus Batterien beziehen, ab Dezember 2025 auf der Schienenstrecke Neustadt – Landau – Karlsruhe ist aber schon ein wichtiger erster Schritt zur Dekarbonisierung des Schienenverkehrs im Süden von Rheinland-Pfalz. ●

Arbeitsschritte für den Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

- Evaluierung von Angebot und Nachfrage des derzeitigen Liniennetzes in Rheinland-Pfalz
- Erarbeitung einer Langfristkonzeption mit den Schwerpunkten:
 - Schaffung neuer Direktverbindungen
 - Prüfung von Taktverdichtungen
 - Integration zu reaktivierender Strecken in den Rheinland-Pfalz-Takt auf Basis der jeweiligen Nutzen-Kosten-Untersuchungen
 - Umstellung des SPNV auf elektrische Antriebe
 - Ermittlung des hierfür nötigen Infrastrukturbedarfs

Die Zwischenergebnisse sollen in den Landesnahverkehrsplan einfließen.