

74. Verbandsversammlung des

Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Öffentliche Sitzung
am 10.04.2025 in der Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße

TOP 1

Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

TOP 2

Protokoll der 73. Verbandsversammlung, Genehmigung der Tagesordnung

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

TOP 3 Landesnahverkehrsplan

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

- Der Landesnahverkehrsplan soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.
- Mittlerweile wurde seitens des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität ein Referentenentwurf erarbeitet.
- Aktuell laufen diesbezüglich die Abstimmungen mit den beiden Zweckverbänden, die ihre inhaltlichen Anmerkungen derzeit einarbeiten.
- Die wesentlichen Inhalte des neuen Nahverkehrsplans wurden den Mitgliedern beider Zweckverbände seitens des MKUEM am 10.02.2025 vorgestellt.
- Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist geplant, dass voraussichtlich im Laufe des kommenden Mai ein zwischen den beiden Geschäftsstellen der Zweckverbände und dem Ministerium abgestimmter Entwurf vorliegt. Auf dieser Basis wird dann das Beteiligungsverfahren gestartet werden.
- Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens soll dann, voraussichtlich im Spätsommer 2025, der Landesnahverkehrsplan von den Zweckverbänden offiziell beschlossen werden.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 4 Infrastrukturprojekte

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

TOP 4

Infrastrukturprojekte

4.1 Beseitigung des eingleisigen „Nadelöhrs“
Bingen Hbf

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Beseitigung eingleisiges „Nadelöhr“ Bingen Hbf

Lage im Bestandnetz



- Das Ziel dieser Infrastrukturmaßnahme ist die Schaffung der Möglichkeit gleichzeitiger Ein- und Ausfahrten von der Nahestrecke (Bad Kreuznach – Bingen) in den Binger Hauptbahnhof. Damit würde der bis zu Beginn der 1980er Jahre bestehende Zustand wiederhergestellt.
- Somit können eine größere Flexibilität in der Fahrplangestaltung sowie eine Erhöhung der Betriebsqualität erzielt werden.
- Aktueller Projektstatus: Die DB InfraGO AG führt gerade die Ausschreibung der Planungsleistungen für die Machbarkeitsuntersuchung durch.

TOP 4

Infrastrukturprojekte

4.2 Ausbau Mainz Hbf

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

- Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden im Auftrag des ZÖPNV RLP Süd mehrere Machbarkeitsstudien bezüglich des Ausbaus der vorhandenen Gleiskapazitäten im Mainzer Hauptbahnhof durchgeführt.
- Dazu zählt auch die Untersuchung zum Einbau eines dritten Gleises zwischen Mainz-Mombach und Mainz Hbf.
- So wären mehr Fahrstraßen zur Einfahrt in den Mainzer Hauptbahnhof aus Richtung Ingelheim und Alzey möglich, was sich positiv auf die Flexibilität und die Qualität des Bahnbetriebes auswirken würde.
- Projektstatus: Die Machbarkeitsuntersuchungen werden aktuell durch die DB InfraGo erstellt.

Ausbau Mainz Hbf. Drittes Gleis zwischen MZ-Mombach und Mainz Hbf

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd



- Eine weitere Untersuchung überprüft die Wiederherstellung des Bahnsteiges am Gleis 13 im nördlichen Bahnhofsgebiet.
- Mithilfe einer Bahnsteigkante am Gleis 13 könnten zusätzliche Zugverbindungen in Richtung Ingelheim / Bingen / Bad Kreuznach und in Richtung Wiesbaden / Hochheim / Frankfurt-Höchst etabliert werden (vor allen Dingen in der HVZ)
- Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Bahnsteigbelegungen im Mainzer Hauptbahnhof während der HVZ nahezu ausgeschöpft.
- Projektstatus: Die Machbarkeitsuntersuchungen werden aktuell durch die DB InfraGo erstellt.

Ausbau Mainz Hbf. Wiederherstellung Bahnsteig an Gleis 13

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd



- Die dritte Untersuchung befasst sich mit der Möglichkeit, eine kleine Abstellgruppe im Bereich zwischen der Alicen-Brücke und dem Mainzer Tunnel zu schaffen.
- Mithilfe dieser zusätzlichen Abstellgleise könnten Züge aus Richtung Ingelheim und Wiesbaden nach dem Räumen am Gleis 1 oder 2 direkt weiter in diese Abstellgruppe fahren oder von dort aufgestellt werden.
- Der zeitintensive Fahrtrichtungswechsel zum Erreichen einer Abstellgruppe würde so entfallen. Somit wären die Hauptgleise 1 und 2 schneller frei für andere Zugfahrten.
- Projektstatus: Die Machbarkeitsuntersuchungen werden aktuell durch die DB InfraGo erstellt.

Ausbau Mainz Hbf Neue Abstellgruppe

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd



TOP 4

Infrastrukturprojekte

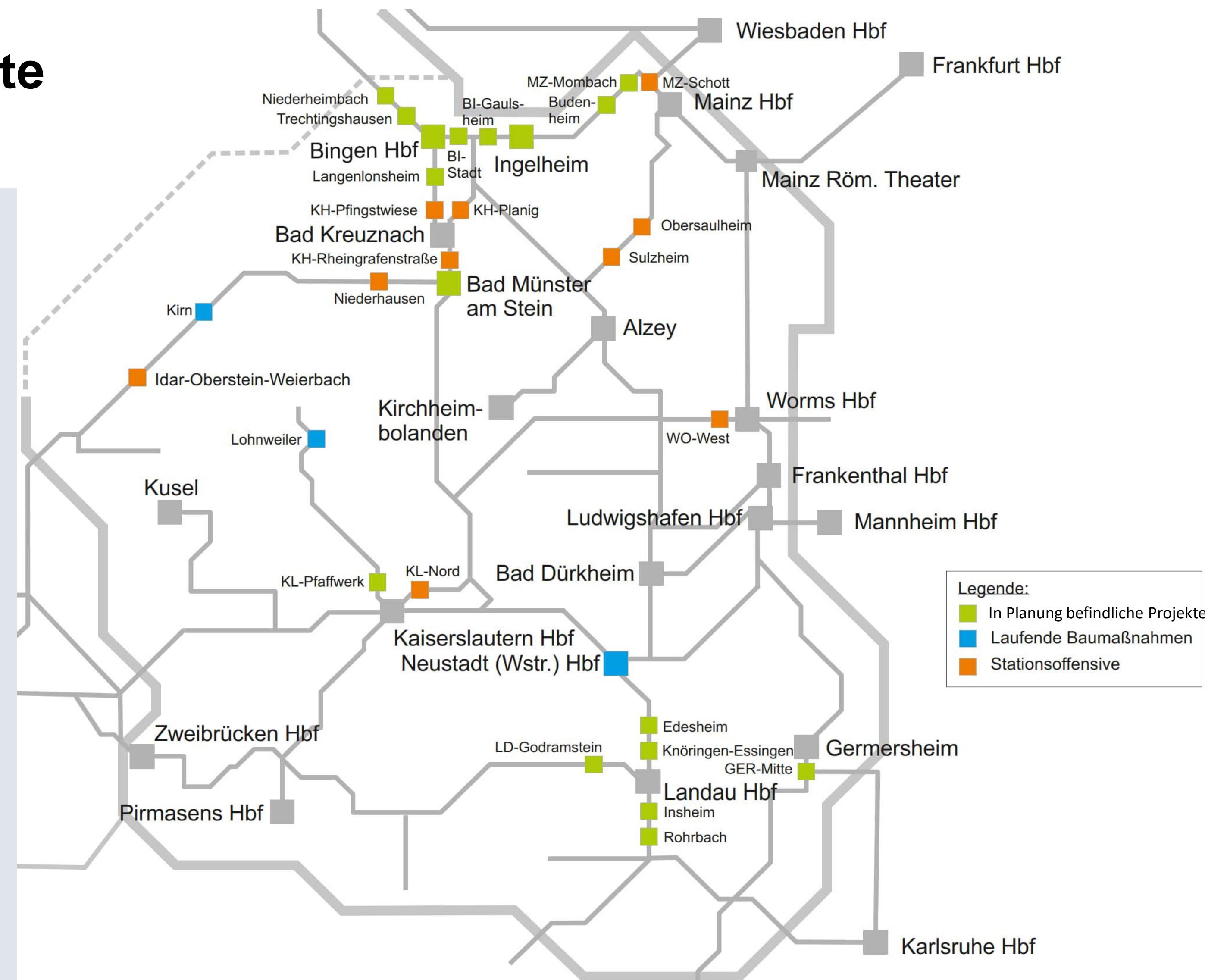
4.3 Neue Haltepunkte

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Karte Infrastrukturprojekte

In orange dargestellt sind die Projekte der Stationsoffensive



Sachstand Stationsoffensive

Übersicht

- **Bad Kreuznach-Planig/Michelin/Lidl** – Die Stadt Bad Kreuznach favorisiert den Standort „Lidl“. Die diesbezüglichen Gespräche laufen noch.
- **Bad Kreuznach-Rheingrafenstraße** – Vorentwurfsplanung läuft.
- **Bad Kreuznach-Pfingstwiese** – Vorentwurfsplanung läuft.
- **Niederhausen** – Vorentwurfsplanung läuft.
- **Idar-Oberstein-Weierbach** – Vorentwurfsplanung läuft.
- **Obersaulheim** – Vorentwurfsplanung läuft.
- **Worms-West** – Vorentwurfsplanung läuft.
- **Sulzheim** – Preisanfrage für Planungsleistungen läuft.
- **Kaiserslautern-Nord** – Vorentwurfsplanung läuft

**Zusätzlich zum Projekt „Stationsoffensive“ Realisierung von
Mainz-Schott** – Vorplanung seitens DB InfraGO läuft

Sachstand Stationsoffensive

Aktuell laufen für alle o.g. Projekte Nutzen-, Kostenuntersuchungen, die im Rahmen der nächsten Verbandsversammlung vorgestellt werden.

TOP 4

Infrastrukturprojekte

4.4 Ausbau der Bahnstrecke Mainz – Alzey

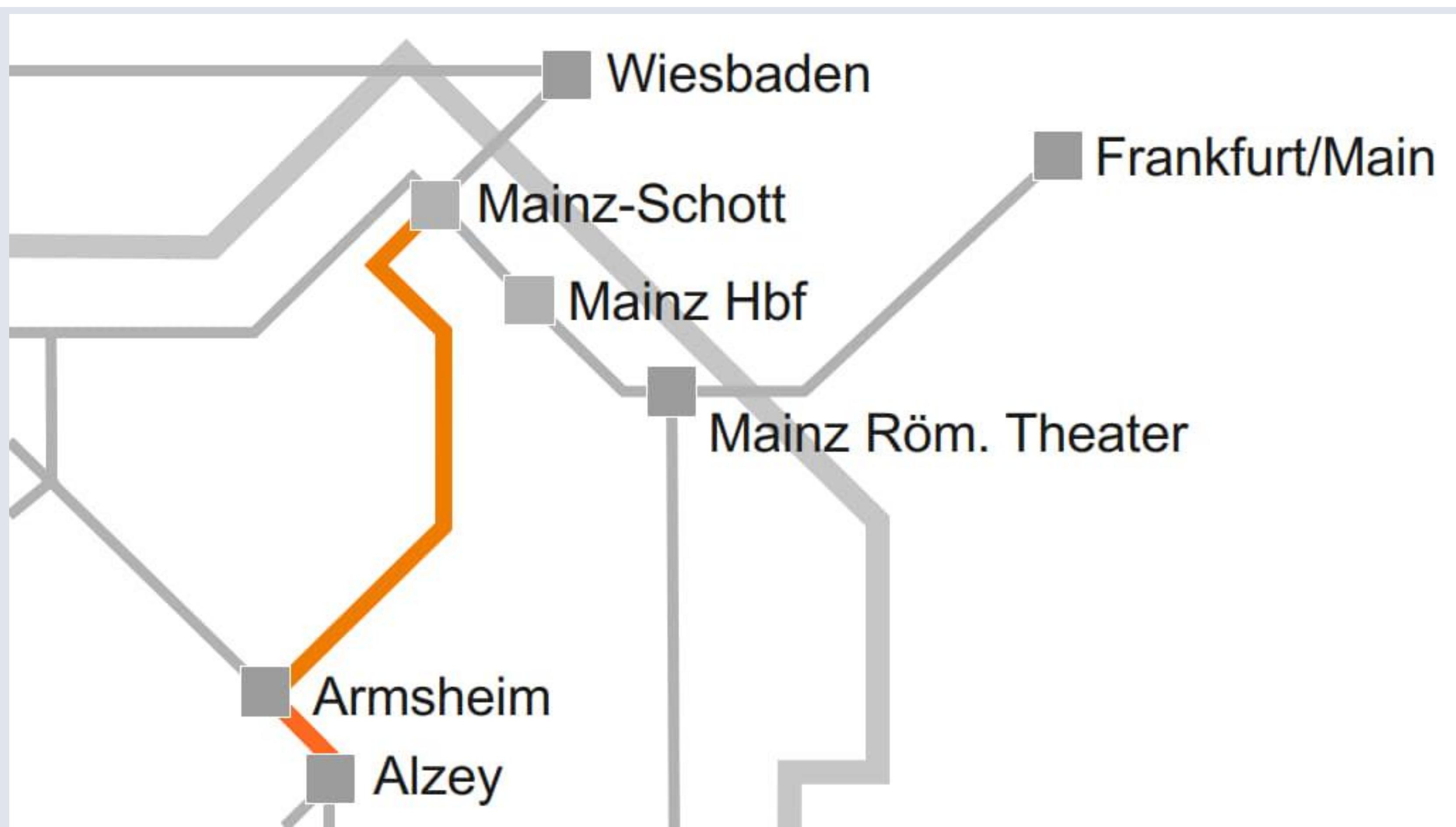
10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Ausbau der Bahnstrecke Mainz – Alzey

Übersichtskarte

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd



Drei Projektansätze zum Ausbau der Bahnstrecke

1. Bau neuer Haltepunkte
2. Ausbau der Schieneninfrastruktur durch den Neubau zweigleisiger Abschnitte und Geschwindigkeitserhöhungen
3. Umstellung der Fahrzeuge auf Elektrotriebzüge (BEMU oder EMU)

TOP 4 Infrastrukturprojekte

4.5 Erste Überlegungen für die Umstellung
des Schienennetzes in Rheinhessen
und an der Nahe Mitte der 2030er Jahre
auf Akkuzüge

10.04.2025

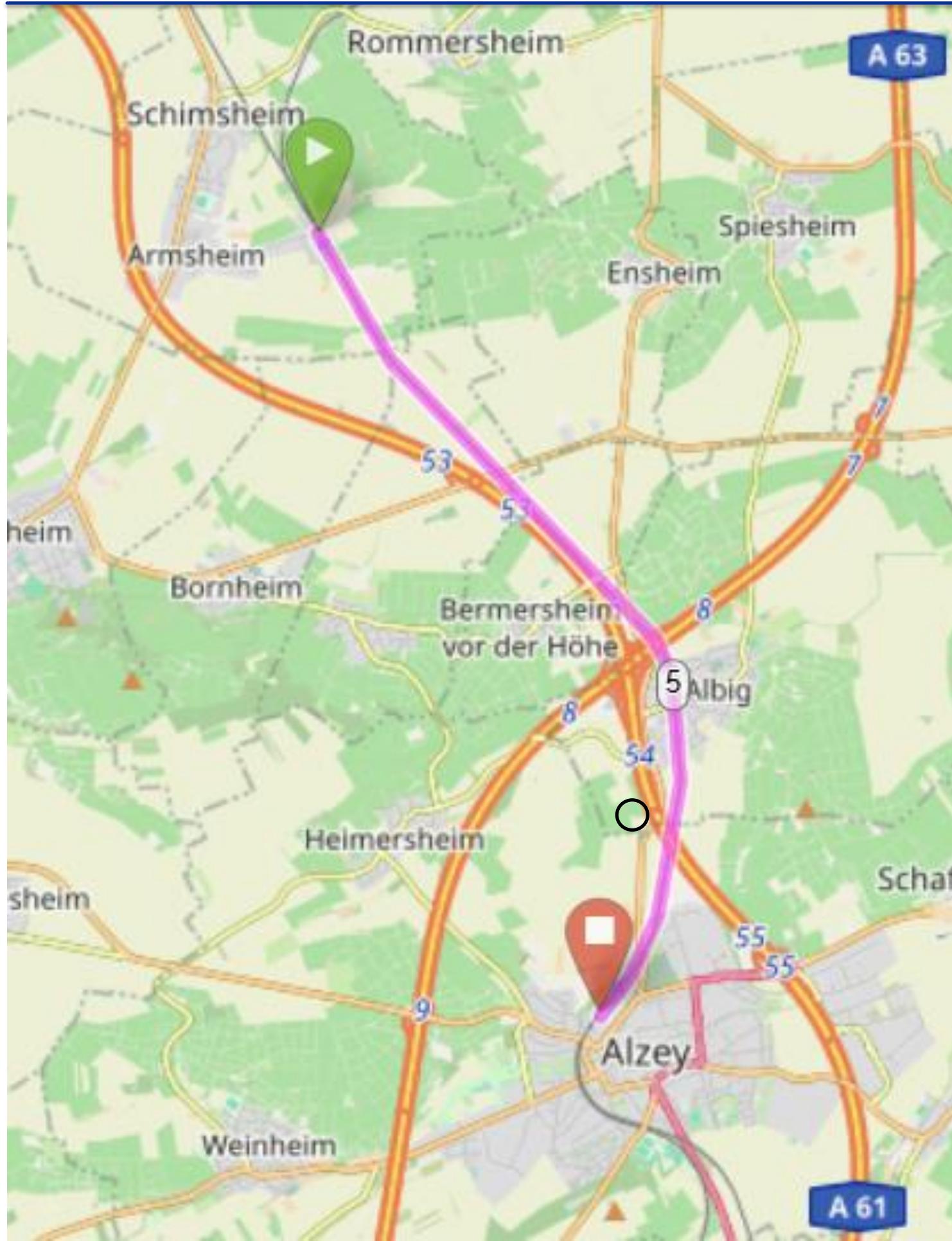
74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Erste Überlegungen zur Umstellung des SPNV in Rheinhessen und an der Nahe/Alsenz auf E-Traktion

- Ab Juni 2037 ist vorgesehen, die Verkehrsleistungen im heutigen Dieselnetz Südwest, Los 2 (Rheinhessen, Nahe) sowie dem Pfalznetz Los 2 (Alsenztalbahn) auf Elektro-Traktion umzustellen.
- Für diese Umstellung werden bereits jetzt erste Überlegungen und Ansätze erarbeitet, wie z.B. eine vollständige Elektrifizierung von Streckenanschnitten (Alsenztalbahn) oder Oberleitungs-Inselanlagen (OLIA) für Akkuzüge, wie im Pfalznetz.
- Am weitesten fortgeschritten sind diese Überlegungen für die Bahnstrecken Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden sowie Bingen – Alzey – Worms, für welche ein OLIA-Projektansatz auf der folgenden Seite vorgestellt wird.
- Hierbei werden wir durch einen externen Gutachter begleitet.

OLIA Alzey

efRailCon



Elektrifizierung zwischen Alzey (Brücke Kreuznacher Straße) und Bahnhof Armsheim, inklusive aller betrieblich genutzten Gleise der Bahnhöfe Alzey, Albig und Armsheim.

Länge: 8 km

Dieser Standort würde Synergien schaffen, da sowohl die Relation Mainz – Kirchheimbolanden als auch die Relation Bingen – Worms auf diesem Streckenabschnitt verkehren.

Erste Überlegungen zur Umstellung des Zugverkehrs auf Elektro-Traktion in Rheinhessen und an der Nahe

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt die Berichte zur Kenntnis.

TOP 5 Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU)

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

TOP 5

Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU)

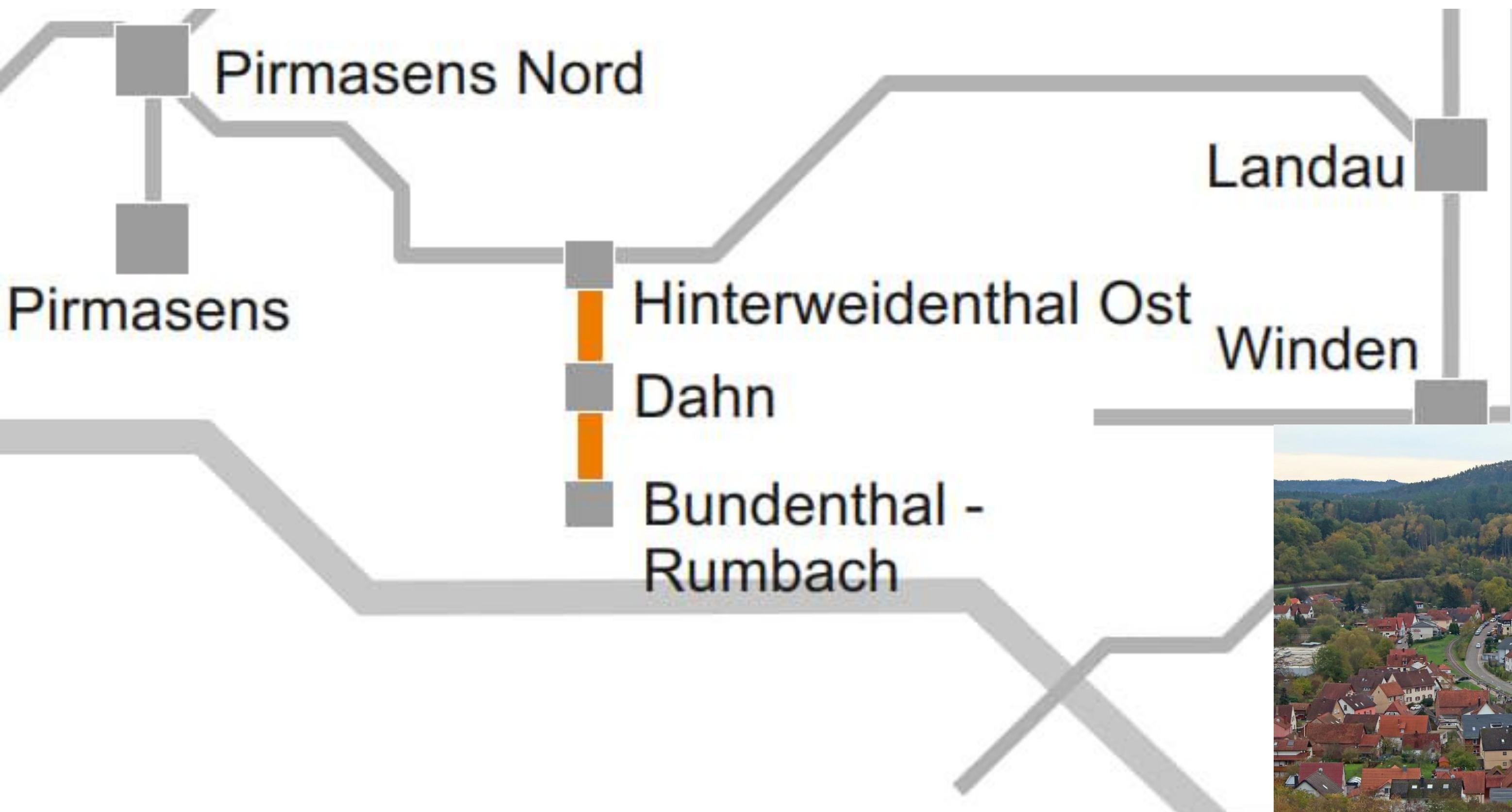
**5.1 Bahnstrecke Hinterweidenthal-Ost –
Dahn – Bundenthal (Wieslauterbahn)**

10.04.2025

**74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

Bahnstrecke Hinterweidenthal-Ost – Dahn – Bundenthal (Wieslauterbahn)

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd



- Mittlerweile konnte auch die Nutzen- Kostenuntersuchung für die Wieslauterbahn im Hinblick auf einen täglichen Schienenpersonennahverkehr abgeschlossen werden.
- Seitens des Gutachters TTK (Karlsruhe) wurde ein positives Nutzen-, Kostenverhältnis von 1,3 (bei Berücksichtigung der Effekte der touristischen Potenziale) ermittelt.
- Hierbei lag als Planfall ein Pendelbetrieb mit einem Akkutriebwagen zwischen Hinterweidenthal Ost und Bundenthal zugrunde, dessen Fahrplan morgens auf die Züge der Queichtalbahn nach Landau und nachmittags in der Gegenrichtung ausgerichtet ist, d.h. Abbringer in Hinterweidenthal Ost von den Zügen aus Landau.

TOP 5 Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU)
5.2 NKU-Update Bahnstrecke
(Bad Sobernheim -) Staudernheim -
Lauterecken (nördliche Glantalbahn)

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Übersichtskarte

Bahnstrecke (Bad Sodenheim-) Staudernheim – Lauterecken - Altenglan

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd



- In den vergangenen Wochen ist es gelungen, die Nutzen-, Kostenuntersuchung der Glantalbahn im Hinblick auf die Nutzenseite zu optimieren.
- Das Nutzen- Kostenverhältnis zwischen Staudernheim und Lauterecken konnte dadurch von 1,0 auf 1,44 verbessert werden.
- Für den südlichen Abschnitt (Lauterecken – Altenglan) ergeben sich leider keine Ansätze, das Ergebnis zu verbessern (Nutzen-, Kostenverhältnis weiterhin 0,3 und damit nicht förderfähig).

TOP 5 Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU)

5.3 Bahnstrecke Langenlonsheim – Stromberg – Simmern - Büchenbeuren/Flughafen Hahn (Hunsrückquerbahn)

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Übersichtskarte Hunsrückquerbahn

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd



Quelle Eisenbahnatlas Deutschland

- Die DB InfraGO setzt die Hunsrückquerbahn gegenwärtig zwischen Langenlonsheim und Büchenbeuren grundlegend instand.
- Zu dieser Maßnahme wurde die DB InfraGO seitens des Verwaltungsgerichtes Koblenz verpflichtet, da Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der nicht stillgelegten Strecke Güterverkehre erbringen wollten, der Streckenzustand dies aber nicht hergab.
- Die Grundinstandsetzung der Strecke soll zum 1. Januar 2026 abgeschlossen sein.

- Nach dem Abschluss der Arbeiten wird durch die beiden Zweckverbände eine Analyse des nach der Sanierung erreichten Infrastrukturzustandes durch ein Ingenieurbüro beauftragt werden.
- Hierbei soll zudem untersucht werden, welcher Zusatzaufwand erforderlich wäre, um die Strecke für einen täglichen Schienenpersonennahverkehr zu ertüchtigen, da aktuell nicht klar ist, welche Sanierungsmaßnahmen die DB InfraGo im Detail durchführt und welche Parameter (insbesondere bezüglich der Streckengeschwindigkeit) nach Abschluss der Sanierung zugrunde gelegt werden können.
- Vor diesem Hintergrund kann die NKU der Hunsrückquerbahn erst im Laufe des kommenden Jahres abgeschlossen, bzw. erst dann in das landesweite Ranking der Reaktivierungskandidaten final einbezogen werden.

TOP 5 Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU)
5.4 Bahnstrecke Diez (Lahn) –
Bad Schwalbach – Wiesbaden (- Mainz)

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Bahnstrecke Diez (Lahn) – Bad Schwalbach – Wiesbaden (- Mainz)

- Die NKU der Bahnstrecke Diez – Bad Schwalbach – Wiesbaden (Aartalbahn) ergibt ein Nutzen-, Kostenverhältnis von 1,02.
- Federführend sind bei dieser NKU der ZSPNV RLP Nord und der Rhein-Main-Verkehrsverbund.

Gesamtübersicht Nutzen-, Kostenuntersuchungen ZÖPNV Süd

- (Kaiserslautern-) Langmeil – Monsheim (-Worms), Zellertalbahn NKU-Wert: 2,03 (bester Planfall)
- Landau – Germersheim NKU-Wert: 1,86 (bester Planfall)
- (Bad Sodenheim –) Staudernheim – Lauterecken, Glantalbahn (Nord) NKU-Wert: 1,44 (bester Planfall)
- Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bundenthal, Wieslauterbahn NKU-Wert: 1,30 (bester Planfall)

Kein positiver Wert konnte bei den folgenden Strecken erzielt werden, d.h. Nutzen-, Kostenverhältnis kleiner eins.

- Landau – Herxheim
- Lauterecken – Altenglan, Glantalbahn (Süd)
- Enkenbach – Eiswoog (-Grünstadt), Eistalbahn

Noch nicht abgeschlossen sind die Untersuchungen bei der Hunsrückquerbahn
(Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren)

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt das Ergebnis der Nutzen-, Kostenuntersuchung für die Bahnstrecke Hinterweidenthal – Dahn – Bundenthal, das „Update“ der NKU für die Glantalbahn Bad Söbernheim – Staudernheim – Lauterecken sowie den aktuellen Stand der NKU bezüglich der Hunsrückquerbahn zur Kenntnis.

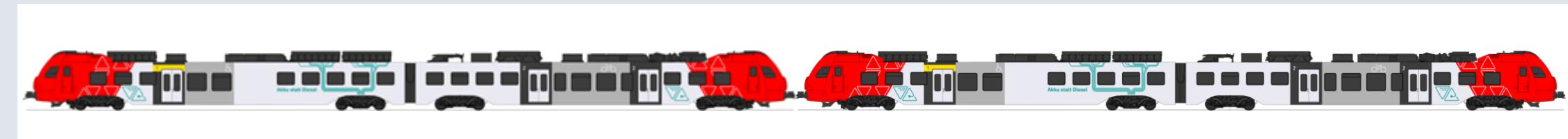
Die Analyseergebnisse fließen anschließend in das landesweite Ranking aller stillgelegten, bzw. derzeit nur im saisonalen Zugverkehr befahrenen Strecken ein. Dieses wird durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität vorgenommen und sodann dem rheinland-pfälzischen Landtag zur Entscheidung vorgelegt werden.

TOP 6 Realisierungs- und Finanzierungsvertrag „Pfalznetz“ (Akkuzüge)

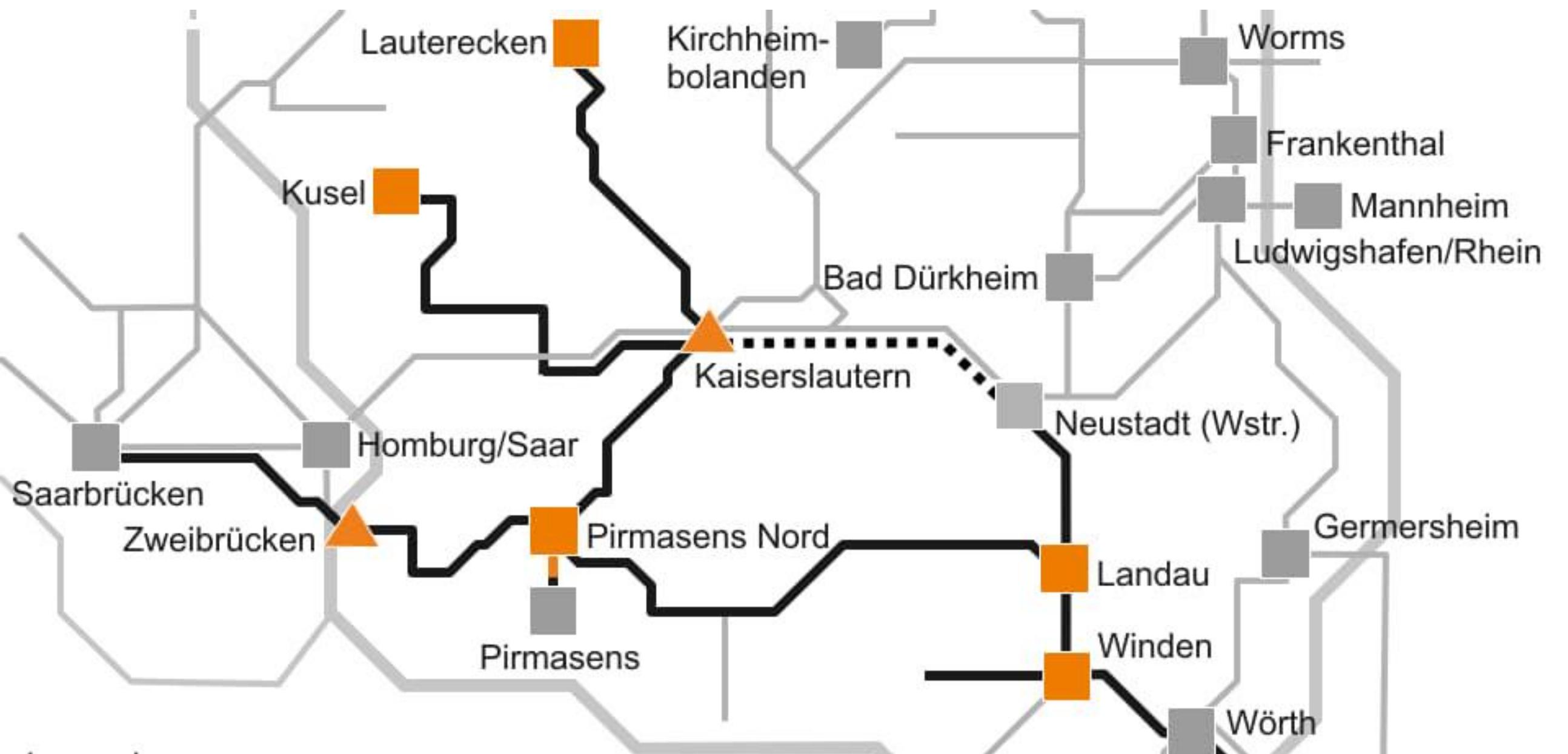
10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

- **Frühjahr 2026:** schrittweise Umstellung der RE- und RB-Züge zwischen Neustadt an der Weinstraße und Karlsruhe von Diesel- auf Akkuzüge
- **Frühjahr 2026:** schrittweise Umstellung der RB-Linie Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens Hbf von Diesel- auf Akkuzüge
- **Dezember 2026:** Umstellung der RB-Linien Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach, Kaiserslautern – Kusel und Kaiserslautern - Pirmasens von Diesel- auf Akkuzüge
- **Dezember 2028:** Umstellung der RB-Linie Landau – Annweiler – Pirmasens Hbf von Diesel- auf Akkuzüge
- **Dezember 2029:** Umstellung der RB-Linie Winden – Bad Bergzabern von Diesel- auf Akkuzüge



Lage der Oberleitungsinsellagen im Netz



Legende:

- Bahnstation
- Bahnstation mit geplanter Oberleitungs-Insellage
- ▲ Teilelektrifizierungen (Gleis 3 in Zweibrücken Hbf und Gleis 39 in Kaiserslautern Hbf)
- Pfalznetz Taktverkehr
- Pfalznetz einzelne Zugleistungen
- Streckenelektrifizierung zwischen Pirmasens Nord und Fehrbacher Tunnel



Bild: Stadler Rail

- Zur Förderung dieser Infrastrukturanlagen wurde seitens DB InfraGO AG ein Förderantrag beim Bundesverkehrsministerium gestellt.
- Einer der wesentlichen Grundlagen dieses Förderantrags ist der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für die Ladeinfrastruktur der Akku-Züge zwischen den Partnern Land Rheinland-Pfalz, ZÖPNV RLP Süd und DB InfraGO AG.
- Seitens des ZÖPNV RLP Süd werden in diesem Vertrag folgende Themenstellungen abgesichert:
 - Betriebsprogramm des SPNV während der Vertragslaufzeit (Dauer 20 Jahre)
 - Übernahme des finanziellen Ausgleiches der Wirtschaftlichkeitsrechnung der DB InfraGO AG
 - Vorfinanzierung der Elektrifizierung der Gleise 39 in Kaiserslautern Hbf und Gleis 3 in Zweibrücken Hbf

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsteher des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für die Ladeinfrastruktur des Pfalznetzes zu unterzeichnen.

TOP 7 Gutachten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote zwischen Karlsruhe und der Südpfalz

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

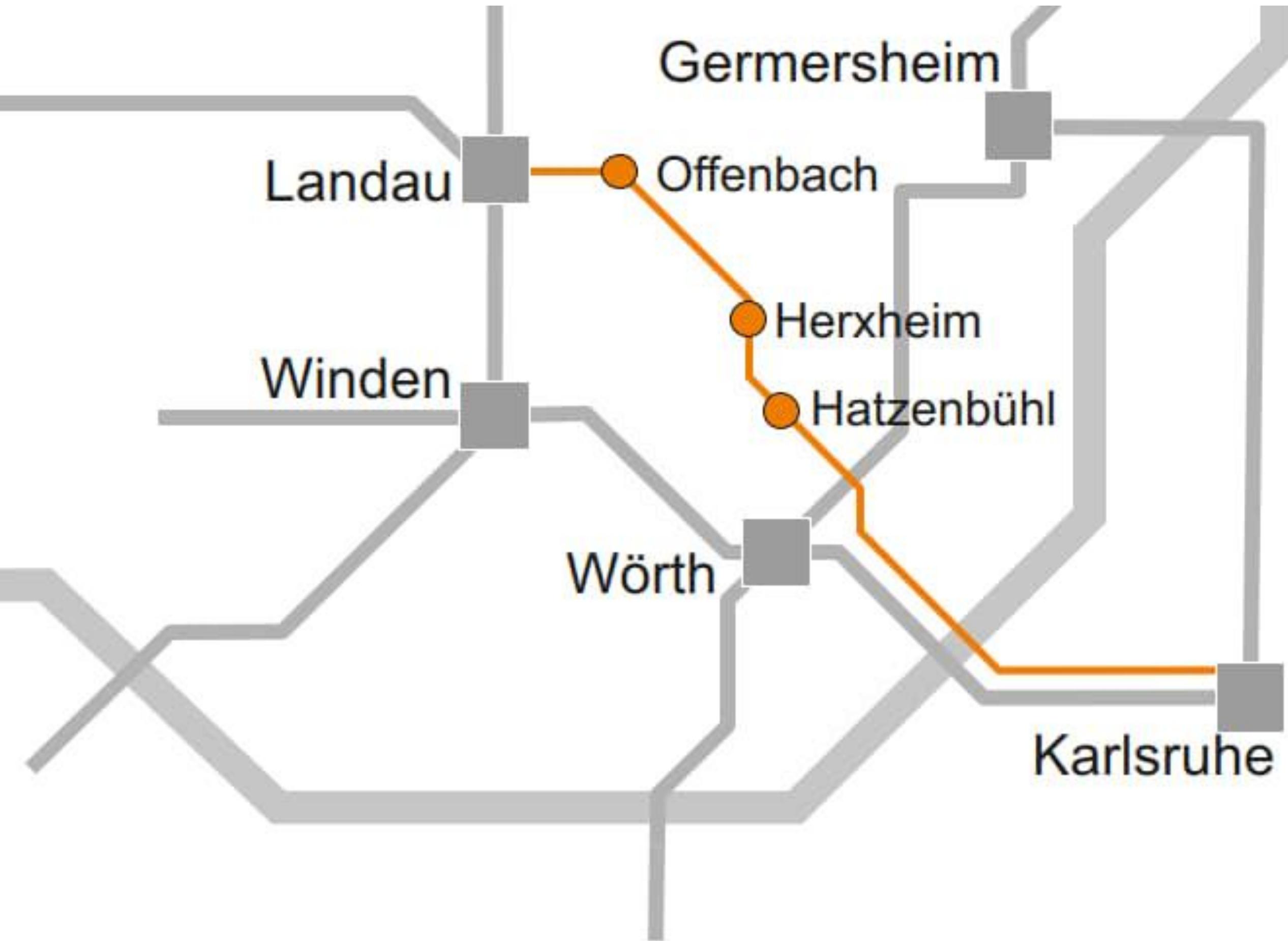
Gutachten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote zwischen Karlsruhe und der Südpfalz

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd

- Laut Bedarfsplan des Bundes für den Bundesfernstraßenbau ist eine weitere Straßenbrücke bei Wörth über den Rhein, zur Entlastung der B10/A65-Rheinbrücke vorgesehen.
- Die Stadt Karlsruhe und der BUND Baden-Württemberg haben gegen den Planfeststellungsbeschluss geklagt und einen Vergleich erzielt.
- So hat das Land Baden-Württemberg eine Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des ÖPNV zwischen Karlsruhe und der Südpfalz in Auftrag gegeben.
- Die Studie wurde in einem mehrjährigen Prozess fachlich durch die Abteilung Straßenbau des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, dem ZÖPNV RLP Süd und den BUND begleitet.
- Am 27. März 2025 wurden in Karlsruhe durch das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg die Ergebnisse des Gutachtens vorgestellt.

- Im Laufe der Studie wurden in mehreren Stufen die Maßnahmen mit kleiner oder kaum messbarer Wirkung herausgefiltert.
- Am Ende wurden aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen fünf zur Realisierung vorgeschlagen, wovon drei die Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträger in RLP berühren. Diese sind:
 - **Einführung einer Expressbuslinie Herxheim – Karlsruhe**
 - **Ausbau des Stadtbahnangebotes zwischen Karlsruhe und Germersheim**
 - **On-Demand-Verkehre für mehrere südpfälzische Gemeinden zur Zuführung weiterer Reisenden-Potentiale zur Schiene**

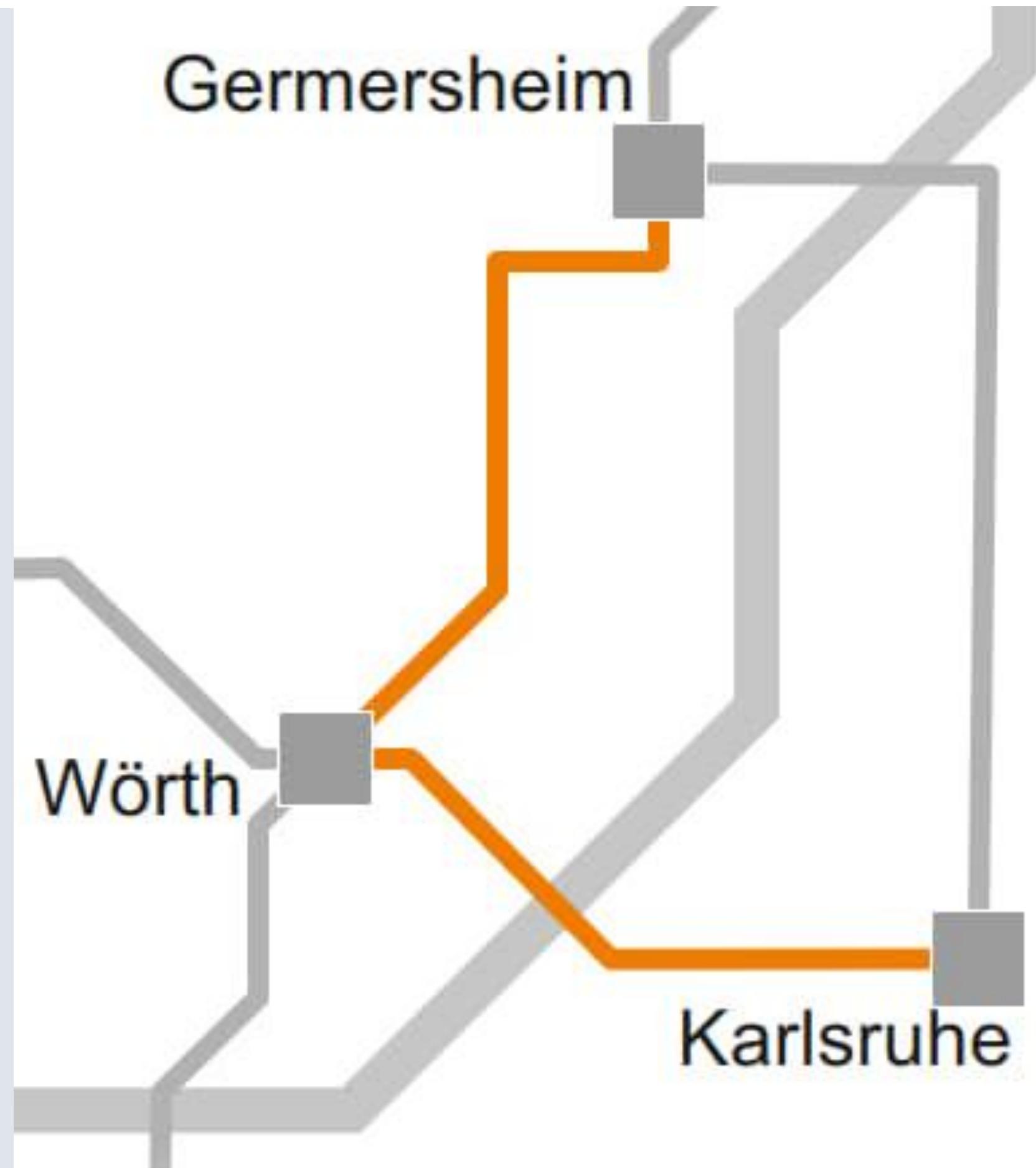
Gutachten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote zwischen Karlsruhe und der Südpfalz: Expressbuslinie zwischen Herxheim und Karlsruhe



- Stündliche Expressbuslinie von Herxheim über Hatzenbühl nach Karlsruhe
- Diese Buslinie wäre aus Sicht des ZÖPNV Süd eine gute Alternative für die nicht mögliche Realisierung einer Stadtbahnverbindung zwischen Herxheim und Karlsruhe (fehlender volkswirtschaftl. Nutzen)

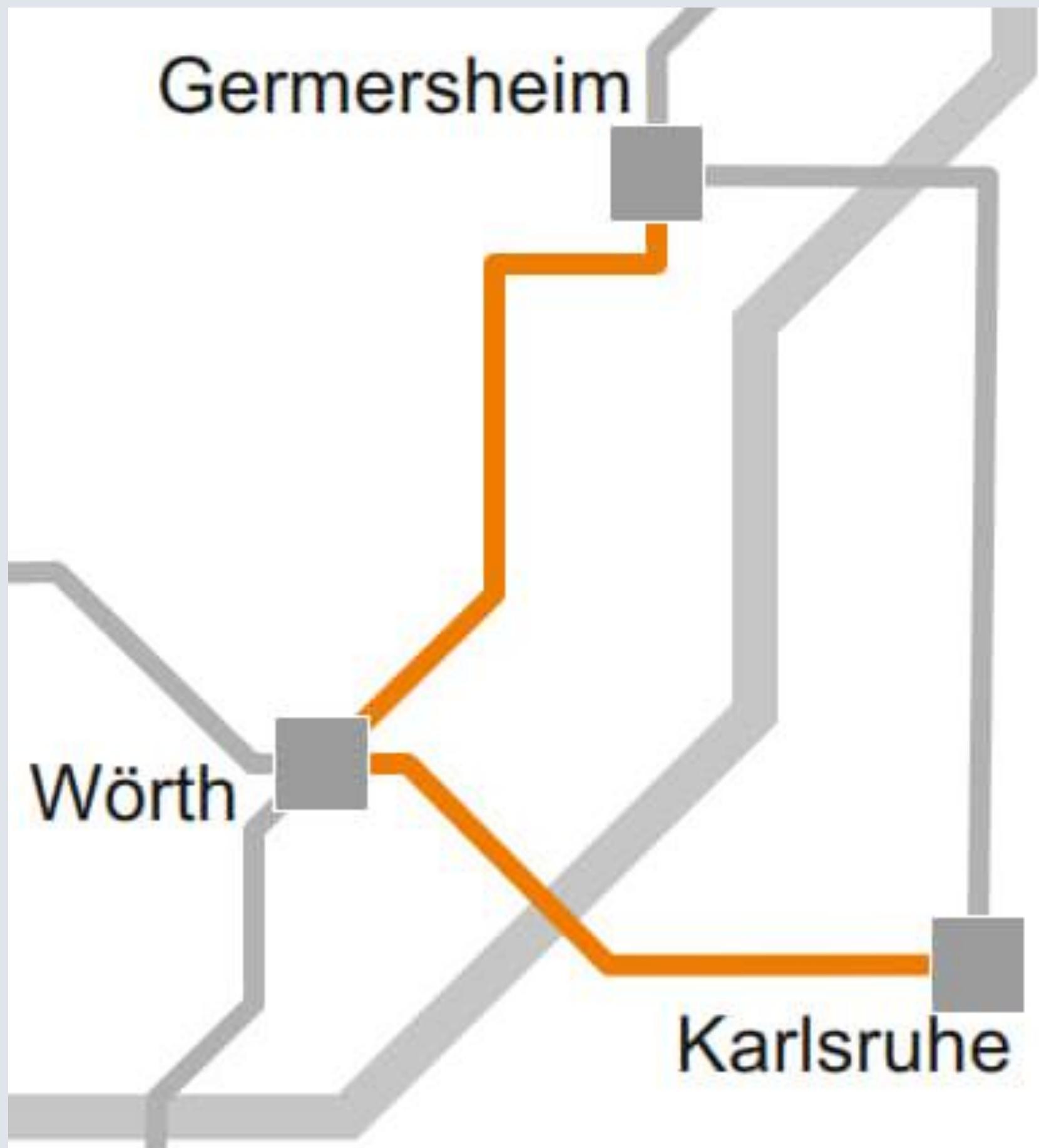
➤ Der ZÖPNV Süd und das Land Rheinland-Pfalz werden die Einführung einer solchen Buslinie als regionale Bushauptlinie prüfen

Gutachten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote zwischen Karlsruhe und der Südpfalz: Weitere Vorgehensweise



- Der ZÖPNV Süd hat zusammen mit den Partnern in den vergangenen Jahren das SPNV-Angebot zwischen Karlsruhe und Germersheim deutlich ausgebaut
- Die Kapazitätserhöhungen und Verdichterzüge, die mit der Straßen-Rheinbrückensanierung im Jahr 2019 eingeführt wurden, sind in den meisten Fällen bis heute beibehalten worden
- Seit Dezember 2023 findet ein neues SPNV-Konzept zwischen Karlsruhe und Germersheim Anwendung.
 - So gibt es seit Dezember 2023 an Mo-Fr einen 30-Minuten-Takt zwischen den beiden Städten
 - Ab Dezember 2025 wird das Konzept noch weiter ausgebaut (30 Min-Takt an Sa+S und zwei zusätzliche Zugpaare zur Verbesserung des Schülerverkehrs sowie der Anbindung des Daimlerwerkes in Wörth)

Gutachten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote zwischen Karlsruhe und der Südpfalz: Ergänzung der Stadtbahnangebote zwischen Karlsruhe und Germersheim



- Eine zusätzliche Stadtbahnlinie zwischen Germersheim und Karlsruhe soll den heutigen 30 Min-Takt ergänzen.
- Dafür müssen diverse Voraussetzungen geschaffen werden:
 - Zurverfügungstellung der nötigen Haushaltsmittel und der personellen sowie fahrzeugseitigen Ressourcen seitens der AVG
 - Eine komplette Neuordnung der Nahverkehrslinien über den Rhein
 - Ausbau der Schienen-Infrastruktur zwischen Wörth und Karlsruhe
 - Optimierungen im Hauptbahnhof Karlsruhe und im Bahnhof Wörth

- Das Land Rheinland-Pfalz und der ZÖPNV Süd möchten jedoch über die gutachterlichen Empfehlungen hinaus auch die Angebote in der Relation Karlsruhe – Landau sowie zwischen der Pfalz und dem Elsass verbessern. Hierzu sind die folgenden Maßnahmen vorgesehen bzw. in Planung:
 - Umstellung der Züge zwischen Karlsruhe, Landau und Neustadt/Weinstraße auf moderne, barrierefreie und lokal emissionsfreie Akkuzüge
 - Zweigleisiger Ausbau zwischen Wörth und Winden
 - Ausbau des Bahnknotens Wörth
 - Einführung grenzüberschreitender Zugverbindungen zwischen Karlsruhe bzw. Neustadt/Weinstraße und Strasbourg

Gutachten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote zwischen Karlsruhe und der Südpfalz

**Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd**

BESCHLUSSVORSCHLAG

**Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle des Zweckverbandes
ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd gemeinsam mit dem MKUEM, die Voraussetzungen für
die schrittweise Planung und Umsetzung der o.g. Maßnahmen zu schaffen.**

TOP 8 Rheinland-Pfalz-Index – Festlegung der einzelnen Parameter

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung des ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd beschließt die folgenden Grundsätze im Hinblick auf die Festlegung der Gewichtung der einzelnen Parameter zur Fortschreibung der Personalkosten bei den Buslinienbündeln, für den Fall, dass der Rheinland-Pfalz-Index angewandt wird.

Auf Grundlage der Datenerhebung über die Anzahl der Beschäftigten im Bereich des Fahrpersonals bei den Verkehrsunternehmen des Omnibusgewerbes in Rheinland-Pfalz wird der Tarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer (VAV) mit 77 % und der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe (TV-N) mit 23 % gewichtet.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Tarifindex des Statistischen Bundesamtes für „sonstige Personbeförderung im Landverkehr“ (H-49.3 / WZ08-493) wird mit 10 % beigemischt.

Der RLP-Index soll alle drei bis fünf Jahre evaluiert bzw. modifiziert werden. Sollten außergewöhnliche Ereignisse auftreten, setzen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu Gesprächen zusammen, um zu klären, ob und ggf. in welcher Form eine Anpassung des RLP-Indexes vorgenommen werden soll (sogenannter „Notfallmechanismus“).

Das Statistische Landesamt soll durch das MKUEM gebeten werden, im halbjährlichen Turnus die Veränderungsraten des RLP-Indexes im Omnibusverkehr RLP zu veröffentlichen.

TOP 9 Aktuelles

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

TOP 9

Aktuelles

9.1 Streckensperrung durch die DB
InfraGO aufgrund Dachsbauten

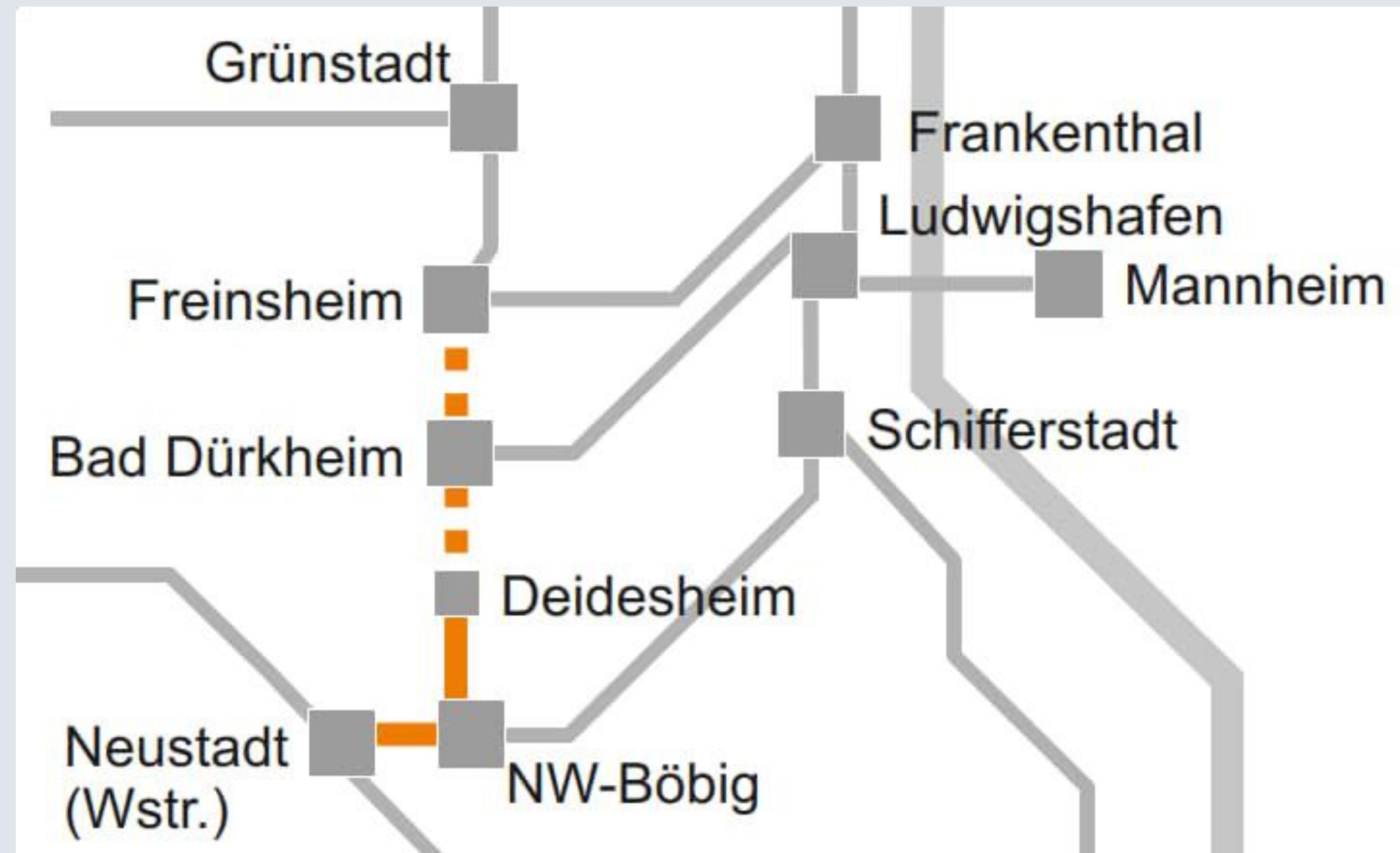
10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

- **Die DB InfraGO hat seit einiger Zeit mit Schäden zu kämpfen, die durch Dachse oder andere Tiere verursacht worden sind. Dies betraf bis jetzt die Strecken:**
- Freinsheim – Bad Dürkheim (Instandsetzung des Bahndamms im Jahr 2022)
- Eppelsheim – Monsheim (Instandsetzung des Bahndamms im Jahr 2024)
- Landau – Winden (kurzfristige Notsperrung im März 2025 mit anschließender Verfüllung der Tierbauten Ende März / Anfang April 2025)
- Deidesheim – Bad Dürkheim (geplante Instandsetzung des Bahndamms zwischen Juli und Dezember 2025, aufgrund von Sicherheitsmängeln wurde die Strecke bereits am 17. März 2025 gesperrt)

Streckensperrung: Deidesheim - Bad Dürkheim - Freinsheim

Lage der für vsl. 9 Monate gesperrten Strecke Deidesheim – Bad Dürkheim (- Freinsheim) im Bestandsnetz



BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung fordert von der DB InfraGo, eine umfassende Bestandsaufnahme zu Tierbauten im Bereich von Bahndämmen öffentlich vorzulegen.

Auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse ist eine mit den Naturschutzbehörden und der Geschäftsstelle des ZÖPNV abgestimmte Präventionsstrategie für alle Abschnitte mit Tierbauten zu erarbeiten. Ziel muss es zunächst sein, kurzfristige Sperrungen zu vermeiden.

Die zur Sanierung der betreffenden Streckenabschnitte notwendigen Vorbereitungen sind im Einklang mit den naturschutzfachlichen Voraussetzungen durchzuführen. Unvermeidbare Sperrungen sind mit anderen Baumaßnahmen zu bündeln, diese sind ggf. zeitlich anzupassen.

TOP 9 Aktuelles

9.2 Baustellen auf der Schiene

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis und fordert die InfraGo auf:

- Die Baumaßnahmen endlich auch auf den regionalen Strecken zu bündeln. Auf vielen Strecken wird jedes Jahr wieder, z.T. an den gleichen Streckenabschnitten, gebaut.
- Ferner hat die DB InfraGo die von ihr selbst gesetzten Fristen bezüglich der Ankündigung von Baumaßnahmen unverzüglich wieder einzuhalten. Aktuell ist eine Vielzahl der Baumaßnahmen verfristet und die Zeit für eine qualifizierte Kundeninformation somit viel zu kurz.
- Die aktuelle Baustellenplanung der DB InfraGo zeugt von einem schlechten Management. Die Belange des Kunden, der Kundin müssen endlich wieder in den Fokus gerückt werden.
- Der Umfang der Streckensperrungen im Rahmen der geplanten Generalsanierungen der linken Rheinstrecke sowie zwischen Ludwigshafen und Saarbrücken ist viel zu groß und in keiner Weise kundengerecht. Die DB InfraGo wird daher aufgefordert, diese Projekte in für den Schienenersatzverkehr bewältigbare Abschnitte zu unterteilen.

TOP 9 Aktuelles 9.3 Koalitionsvertrages des Bundes

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Auszüge Koalitionsvertrag

819 Investitionen in das deutsche Schienennetz werden gesteigert. Das gilt für Haupt- und Nebenstrecken
820 sowie die Großknoten und die durch die Regionalisierungsmittel geförderten Großprojekte
821 gleichermaßen. Der Infraplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer
822 entsprechenden, verbindlichen Finanzierungszusage („Eisenbahninfrastrukturfonds“) versehen. Damit
823 sichern wir die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben. Das Sanierungskonzept der
824 Hochleistungskorridore (HLK) wird fortlaufend überprüft und angepasst. Die HLK-Sanierung wird aus
825 dem Sondervermögen Infrastruktur finanziert und an dessen Laufzeit gekoppelt. Dadurch stehen die
826 Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wieder für die Fläche zur Verfügung. Investitionen
827 in die Digitalisierung werden mit einem Schwerpunkt auf digitale Stellwerke und eine flächendeckende
828 ETCS-Ausrüstung priorisiert, die fahrzeugseitige Ausstattung haben wir im Blick. Elektrifizierung ist
829 Klimaschutz: Wir werden sie beschleunigen und auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichten. Die
830 Digitalisierung und die Elektrifizierung finanzieren wir aus dem KTF. Programme zur Modernisierung
831 von Bahnhöfen, zur Schaffung von Barrierefreiheit und zum Lärmschutz werden fortgesetzt. Durch
832 gezielten Aus- und Neubau werden wir etappenweise und fahrplanorientiert einen integrierten
833 stabilen Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs
834 (Deutschlandtakt) etablieren. Zentrale Teile der Verkehrsinfrastruktur nach Polen und der
835 Tschechischen Republik werden zügig ausgebaut. Dafür stellen wir schnellstmöglich Planungsrecht und
836 Finanzierung sicher. Europa-Züge mit Fernverkehrsstandard zur besseren Anbindung aller unserer
837 europäischen Nachbarländer werden eingesetzt.

- **Investitionen in das Schienennetz werden gesteigert.**
- **Generalsanierungen werden fortlaufend überprüft und angepasst.**
- **Keine Nutzen-, Kostenuntersuchungen mehr bei Elektrifizierungen**
- **Deutschlandtakt wird schrittweise weiter umgesetzt.**

Auszüge Koalitionsvertrag

862 Um sicherzustellen, dass das Geld des Bundes künftig bei der Schieneninfrastruktur ankommt, sich die
863 Qualität des Schienenverkehrs deutlich verbessert und die Arbeitsplätze nachhaltig gesichert werden,
864 wollen wir mittelfristig eine grundlegende Bahnreform umsetzen. Wir werden die DB InfraGO vom DB-
865 Konzern weiter entflechten, innerhalb des integrierten Konzerns. Hierzu sind sowohl personelle,
866 rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Sowohl beim DB-Konzern als auch bei
867 der InfraGO soll eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen, mit dem Ziel, mehr
868 Fachkompetenz abzubilden und eine Verschlankung zu erreichen. Der Fortbestand des Beherrschungs-
869 und Gewinnabführungsvertrags (BEAV) zwischen DB-Konzern und InfraGO wird geprüft. Der
870 konzerninterne Arbeitsmarkt bleibt erhalten. Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur soll neben
871 dem Sondervermögen weiterhin aus dem Bundeshaushalt erfolgen, ergänzt durch Einnahmen aus den
872 Trassenentgelten. Das Trassenpreissystem reformieren wir. Für DB Cargo prüfen wir, wie ihre
873 Marktfähigkeit kurzfristig wiederhergestellt werden kann. Mit strategischen Partnern werden wir die
874 Transformation des Einzelwagenverkehrs kombiniert mit einem Hub-System prüfen und entwickeln.

875 Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden Bund und Länder die ÖPNV-
876 Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten. Die
877 Regionalisierungsmittel sollen vorrangig als Bestellmittel für den Schienenpersonennahverkehr genutzt
878 werden. Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue
879 Verkehre schaffen. Die Dynamisierung werden wir anpassen. Das
880 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wird vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative
881 Ansätze (zum Beispiel Magnetschwebebahn) geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen
882 erleichtert. Die GVFG-Mittel werden wir schrittweise deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen.
883 Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung
884 ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket,
885 aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket

- DB InfraGo vom DB Konzern weiter entflechten.
- Reformierung des Trassenpreissystems
- Regionalisierungsmittel „Status-Quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen“
- GVFG wird vereinfacht und entbürokratisiert, die Mittel werden aufgestockt und die Fördersätze erhöht.
- Erleichterung des barrierefreien Ausbaus der Bahnhöfe
- Deutschland-Ticket wird fortgeführt.

Auszüge Koalitionsvertrag

886 nach einem festen Schlüssel aufgeteilt. Wir fördern die Flottenumrüstung auf klimaneutrale Busse im
887 ÖPNV. Den flächendeckenden Ausbau von Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur treiben wir voran und
888 erhöhen die Förderung. Das Laden an Betriebshöfen und Depots beziehen wir ein. Bei öffentlichen
889 Ladesäulen sorgen wir für Preistransparenz und technische Vereinheitlichung. Wir machen
890 Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren und werden mit den Ländern Modellregionen
891 entwickeln und mitfinanzieren. Das Deutsche Zentrum für Mobilität in München reaktivieren wir und
892 bauen das zugehörige Netzwerk weiter aus. Um die Nutzung von Mobilitäts-, Fahrzeug- und Lkw-
893 Mautdaten zu ermöglichen, werden wir die Rahmenbedingungen weiterentwickeln. Die
894 Mobilitätsangebote auf den unterschiedlichen Verkehrsträgern werden wir besser vernetzen.

- Förderung Flottenumrüstung klimaneutraler Busse

TOP 9 Aktuelles 9.4 Stellwerk Ludwigshafen

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

TOP 10 Sonstiges

10.04.2025

74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

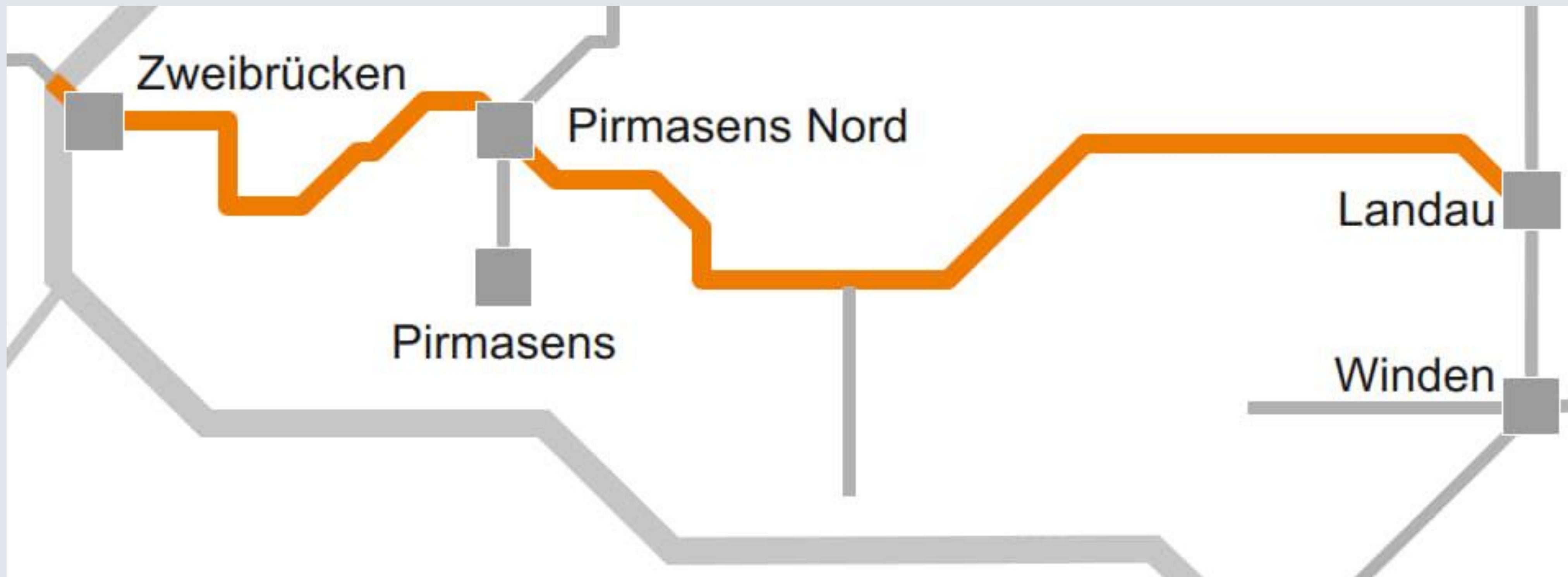
TOP 10 Sonstiges

**10.1 Jubiläum 150 Jahre Bahnstrecke
Landau – Pirmasens Nord – Zweibrücken
(mündlicher Bericht des aktuellen
Sachstandes)**

10.04.2025

**74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

Strecke Landau – Pirmasens Nord - Zweibrücken



- Es folgt ein mündlicher Bericht zum Streckenjubiläum

Fahrgastpreise Pro Bahn

Im Rahmen der Jahresversammlung in Trier am 21. März hat der Fahrgastverband Pro Bahn Fahrgastpreise vergeben. Den Landespreis hat Herr Andreas Franck, der reimende Lokführer von Vlexx bekommen.

Einen der beiden Bundespreise erhielt Fritz Engbarth *“für seinen andauernden Einsatz für den SPNV und ÖPNV sowie die Bereitschaft, unbequem zu sein und sich auf Konflikte in der Branche einzulassen”*.

Die Geschäftsstelle versteht diesen Preis auch als Aufforderung, sich weiter intensiv für kunden-/innengerechte Angebote einzusetzen. Sowohl im Einzelfall als auch in Bezug auf die diesbezüglichen strategischen Debatten auf Bundesebene.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

10.04.2025

**74. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**