



ROLPH

Mobilität für Rheinland-Pfalz



**Eine Festschrift
zum Jubiläum**

175 Jahre Eisenbahnen im südlichen Rheinland-Pfalz

Von Fritz Engbarth, Michael Heilmann
und Rouven Essig-Feulner

rolph.de

Festschrift ‚175 Jahre Eisenbahnen im südlichen Rheinland-Pfalz‘.
Hrsg.: Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd mit Texten von Fritz Engbarth, Michael Heilmann und Rouven Essig-Feulner

Bildnachweise:

André Sinn: Seite 25
DB Energie: Seiten 76, 80
Heinz Roth: Seite 82/83
Helmuth Röth/Sammlung Wilhelm: Seiten 21-23, 56,
Karl Kissel, Sammlung M. Zimmermann: Seite 27
Kreisverwaltung Germersheim: Seite 5
MKUEM/Heike Rost (Katrin Eder): Seite 4
Reiner Frank: Seiten 8, 32/33
Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft
Roland Zolobzuck: Seite 32/33
Sammlung Dollweth: Seite 18
Sammlung Löckel/Eisenbahnstiftung: Seiten 11, 14/15, 16, 24, 54
Sammlung ZSPNV: Seiten 8, 10, 26, 65, 90-94, 98, 110,
Stadtarchiv Kirn: Seite 13
Stadtarchiv Mainz: Seite 9
Stadler Rail: Seiten 72-75
Alle übrigen Aufnahmen: Fritz Engbarth

Grafiken:

Dieter Blachowski/ZSPNV Süd
Layout und Titelgestaltung: Agentur Statement (www.agentur-statement.de)

Druck: Kerndruck, Bexbach

Auflage: 1.500

Nachdruck und Vervielfältigung, auch in Auszügen, nicht gestattet. Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Die Rechte an den Texten gehören den jeweiligen Autoren. Kaiserslautern, im Juni 2022

Die bisherigen Festschriften von Fritz Engbarth für den ZSPNV Süd zu „160 Jahre Eisenbahnverkehr in der Pfalz“ (2007), „125 Jahre Eisenbahn im Lautertal“ (2008), „150 Jahre Eisenbahn zwischen Bad Kreuznach und Idar Oberstein“ (2 Teile, 2009), „100 Jahre Eisenbahnen im Wieslautertal“ (2011) und „100 Jahre Eisenbahnverbindung Pirmasens – Kaiserslautern“ (2013) stehen zum Download unter www.zspnv-sued.de/ Publikationen bereit.

Inhaltsverzeichnis

2. Impressum
3. Inhaltsverzeichnis
4. Vorwort Staatsministerin Katrin Eder
5. Vorwort Landrat Dr. Fritz Brechtel
6. Vorwort der Geschäftsstelle des ZSPNV
8. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im revolutionären Umfeld (Fritz Engbarth)
34. Der Rheinland-Pfalz-Takt - Aufbruch statt Abbruch (Fritz Engbarth)
48. Mit historischen Fahrzeugen unterwegs (Fritz Engbarth)
53. Güterverkehr im Wandel der Zeit (Fritz Engbarth)
57. Mit dem ICE nach Paris (Fritz Engbarth)
60. Zukunft - bitte steigen Sie ein (Fritz Engbarth)
62. Ein besonders erfolgreiches Projekt - die S-Bahn Rhein-Neckar (Fritz Engbarth)
68. Neue Verkehrsverträge für mehr Qualität (Fritz Engbarth)
72. Ein großer Schritt in Richtung Klimaschutz (Michael Heilmann)
82. Grenzenlos unterwegs... (Michael Heilmann)
90. Hand in Hand für einen barrierefreien Süden (Michael Heilmann)
95. Investition in zukunftsfähige Stationen (Michael Heilmann)
98. Große Stationsoffensive verbessert Nahverkehr im ganzen Land (Michael Heilmann)
100. Alte Bauwerke ersetzen und neue Technik für bessere Angebote (Fritz Engbarth)
104. ÖPNV-Konzepte im Busbereich (Rouven Essig-Feulner)
114. Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus (Fritz Engbarth)
126. Der ZSPNV stellt sich vor (Fritz Engbarth)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mobilität ermöglicht Freiheit und Teilhabe, sie ist ein Grundbedürfnis. Dem Nahverkehr kommt dabei seit jeher schon eine Schlüsselfunktion zu, in Zukunft noch mehr als heute.



Im Zuge der Bahnreform ging 1996 die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder über. Rheinland-Pfalz hat die Herausforderung angenommen, die Streckenstilllegungen in den 70er und 80er Jahren zu korrigieren. Mit dem Rheinland-Pfalz-Takt wurden die Angebote ausgeweitet und Strecken reaktiviert. Gemeinsam mit den Zweckverbänden Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd wurde bundesweit eine Vorreiterrolle übernommen.

Bis 2030 soll die Verkehrsleistung des Schienenpersonennahverkehrs bundesweit verdoppelt werden. Die Landesregierung knüpft daran an und will die Angebote des Nahverkehrs ausbauen. Dafür müssen auch Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erhöht und langfristig abgesichert werden.

175 Jahre Eisenbahn in Rheinland-Pfalz machen zuversichtlich, dass weiterhin alle entscheidenden Akteurinnen und

Akteure an einem Strang ziehen werden. Bei der Elektrifizierung wollen wir an Fahrt aufnehmen. Mit dem Konzept ´Rheinland-Pfalz-Takt 2030´ sollen Attraktivität, Wirtschaftlichkeit und Klimafreundlichkeit des SPNV weiter erhöht werden. Darüber hinaus wollen wir die Schiene mit den übrigen Verkehrsmitteln wie Bus, Ruftaxi, Carsharing-Angeboten und Fahrradverleihsystemen besser vernetzen. Wir arbeiten weiter an dem Ziel eines vollständig barrierefreien ÖPNV mit Bahnen und Bussen. Durch die Lage von Rheinland-Pfalz in der Mitte Europas ist es uns zudem ein sehr wichtiges Anliegen, die grenzüberschreitende Kooperation auf der Schiene voranzutreiben.

In diesem Sinne wünsche ich dem Nahverkehr in Rheinland-Pfalz allzeit gute Fahrt und viele zufriedene und gerne auch viele neue Kundinnen und Kunden.

Katrin Eder
Staatsministerin für Klimaschutz,
Umwelt, Energie und Mobilität

Liebe LeserInnen,

175 Jahre Eisenbahn in Rheinland-Pfalz ist ein Grund zu Feiern. Trotz gelegentlicher „Störungen im Betriebsablauf“: Viele kleine und große Räder greifen ineinander und sorgen für sichere und meistens pünktliche Fahrt.



Bald nach der ersten Fahrt der Lokomotive Adler zwischen Nürnberg und Fürth gründeten sich auch in Rheinhessen, entlang der Nahe und in der Pfalz sogenannte Eisenbahn-Comités: Die Bürgerschaft forderte den Anschluss an die Eisenbahn, das Verkehrsmittel der Zukunft. Ein dichtes Netz an Strecken entstand, selbst kleine Dörfer erreichte ein Schienenstrang.

Nach Jahren der Vernachlässigung ist die Bahn heute erneut ein Verkehrsmittel mit Zukunft: Züge, die nicht mehr fossile Energie verbrennen, sondern nachhaltig erzeugte Energie nutzen, um aus der Oberleitung oder einer leistungsfähigen Batterie den Fahrstrom zu beziehen, sind nur ein Beispiel dafür, wie der Klimaschutz im Verkehr vorangetrieben wird.

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz (ZSPNV) hat diese Möglichkeiten frühzeitig erkannt und steht nun davor, in wenigen Jahren die ersten batteriehybriden Züge aufs Gleis zu setzen.

Weitere Zukunftsprojekte werden derzeit vorbereitet: Bald werden Züge im Stundentakt über die Grenzen nach Frankreich fahren und Reaktivierungen vorangetrieben.

Außerdem werden regionale Buslinien eingerichtet. Auf diese Weise bringen wir den Rheinland-Pfalz-Takt auch dorthin, wo die Schiene nicht mehr liegt und auch künftig nicht wiederbelebt werden kann.

Die Geschäftsstelle des ZSPNV hat diese Zukunftsperspektiven für Sie in einer Festschrift zusammengefasst. Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre und im Herbst viel Freude bei dem geplanten Eisenbahnfest.

Dr. Fritz Brechtel
Verbandsvorsteher des Zweckverbandes
Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Liebe LeserInnen,

mit dieser Festschrift möchte der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd den 175sten Geburtstag des Eisenbahnverkehrs in Rheinland-Pfalz würdigen.

Vom visionären Ökonom Friedrich List und seinem Entwurf für ein deutsches Eisenbahnnetz von 1833 quasi völlig ignoriert, startete der Bahnverkehr links des Rheins erst zu einer Zeit, als es schon möglich war, mit Zügen von Köln bis tief ins heutige Polen zu reisen. Doch die Pfalz und Rheinhessen sollten bald aufholen. Und auch Maßstäbe setzen: Die Konkurrenz zu den Parallelstrecken östlich des Rheins sorgte für den Einsatz leistungsfähiger Lokomotiven, die beiden Nord-Süd-Routen Mittelrhein – Pfalz – Straßburg, ob über Mainz oder durch das Alsenztal, sahen mondäne Expresszüge mit noch heute klangvollen Namen.

Zunächst erinnerten die Wagen eher an Postkutschen und waren mit Bremserhäuschen ausgestattet, in denen Eisenbahner für das Anhalten der Züge sorgten. Durchgehende Druckluftbremsen gab es erst zum Ende des 19. Jahrhunderts. Doch nach und nach stiegen

Ansprüche an Komfort und Sicherheit. Elektrische Züge gab es ebenfalls ab dem Ende des 19. Jahrhunderts, die Ablösung der Dampfloks startete in Deutschland Mitte der 1930er Jahre und dauerte rund 40 Jahre.

Im Personenverkehr wurden zunächst Wagen mit kleinen, von außen zugänglichen Abteilen eingesetzt, bis sich der Durchgangswagen durchsetzte und so dem D-Zug seine Abkürzung verschaffte. Heute sind Klimaanlage und für die KundInnen kostenfreies WLAN Standard.

Die Regionalisierung des ÖPNV im Zuge der Bahnreform vor nun über 25 Jahren übertrug die Zuständigkeit für die Angebote und deren Ausstattung auf die Länder. Das Land Rheinland-Pfalz bezog die kommunalen Gebietskörperschaften in diese Gestaltungsverantwortung mit ein: Seit 1996 sorgen zwei Zweckverbände, je einer im Norden und im

Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd

Süden für die stetige Verbesserung des Schienenverkehrs. Mit der Novelle des Landesnahverkehrsgesetzes zu Beginn des Jahres 2021 wurden neue Weichen gestellt, aber das bewährte Grundgerüst des gemeinsamen Engagements von Land und Kommunen beibehalten.

Mit dieser Festschrift will die Geschäftsstelle des in Kürze in „Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd“ umbenannten Zweckverbandes einen knappen historischen Rückblick zum regionalen Eisenbahnverkehr vorlegen. Nach einer Betrachtung der geschichtlichen Zusammenhänge – diese können in diesem Rahmen nur sehr grob erfolgen – beschreiben wir wichtige Eckpunkte der Entwicklung zwischen Bahnreform und heute. Einen großen Raum sollen jedoch die Zukunftsprojekte einnehmen: Umsteigefrei ins Elsass, die Renaissance des Batteriezug, das Ausbaukonzept 2030 und vieles mehr werden umfassend dargestellt.

Das Jubiläumsjahr beschließen soll ein großes Eisenbahnfest mit Fahrten besonderer Fahrzeuge – von der Dampfloks ‚Pfalz‘ bis zum Akkuhybrid-Triebwagen wird es die bunte Vielfalt des Schienenverkehrs zu sehen geben. Vom 30. September bis einschließlich 5. Oktober 2022 ist Neustadt/W eine Reise wert, denn dort hält ein großes ehrenamtliches Engagement die nötige Infrastruktur für den Einsatz von historischen Lokomotiven bereit.

Wir wünschen allen LeserInnen dieser Festschrift interessante Einblicke in die Geschichte und Zukunft des ÖPNV in Rheinhessen, der Pfalz und der Nahregion und natürlich Freude beim Lesen.

**Michael Heilmann und
Fritz Engbarth**

für die Geschäftsstelle des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im revolutionären Umfeld

Am 11. Juni 1847 fuhren die ersten Züge zwischen dem gerade gegründeten Dorf Ludwigshafen und Speyer sowie von Karls nach Neustadt/W, damals noch Neustadt/Hardt genannt. Die beiden Strecken waren der Ausgangspunkt für ein dichtes Netz an Eisenbahnlinien in der Pfalz, dem damals noch zu Hessen gehörenden Rheinhessen sowie weiter nördlich in Richtung Koblenz, Trier, Eifel und Westerwald. Das Bundesland Rheinland-Pfalz gab es ja noch nicht. Vorangegangen waren die damals obligatorischen Bemühungen von sogenannten ‚Committées‘ – heute würde man dies als bürger-

gesellschaftliches Engagement bezeichnen. Die Hoffnungen an die Realisierung der Eisenbahnstrecken waren eng verknüpft mit den Zielen Wohlstand und wirtschaftlicher Aufschwung.



Der Mainzer Bahnhof befand sich ursprünglich mitten in der Stadt im Bereich des Holztor.

Der Bau der ersten Bahnstrecken fiel in die Phase der Industrialisierung im staatlich damals stark zersplitterten Deutschland. Vorangegangen war die ‚Industrielle Revolution‘ in England: Die dort erfundene Dampfmaschine prägte die neuen Produktionsmöglichkeiten und schuf mit der technischen Weiterentwicklung als Fahrzeug für völlig neue Dimensionen der zum Waren- und Güteraustausch nötigen Logistik. Man könnte dies als Globalisierung im Kleinformat beschreiben.

Die erste Lokomotive auf deutschem Boden – der Adler – fuhr im Dezember 1835 zwischen Nürnberg und Fürth – sie wurde in England gebaut, der Lokführer wurde gleich von dort mitgebracht. Für die ersten Strecken in der Pfalz hinge-

gen brauchte es keines Importes mehr: Neun weitgehend baugleiche Maschinen mit den Namen Hardt, Vogesus, Denis, Hummel, Rhein, Lauter, Alwens und Queich sowie, als Nachzügler im Jahre 1851, die Lok König Ludwig, wurden nach und nach von den Fabriken Emil Keßler in Esslingen und von Maffei in München geliefert. Bei der Namensgebung wurde Bezug genommen auf die pfälzischen Regionen (zum Beispiel Hardt, aber auch Vogesus: ein keltischer Gott, aus dessen Name die Bezeichnungen Vogesen und Wasgau abgeleitet wurden), aber auch Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens (Paul Camille von Denis war der, den pfälzischen Bahnbau prägende Eisenbahningenieur, Franz Alwens ein damaliger pfälzischer Regierungspräsident).



Seit Ende des 19. Jahrhunderts ist die Gleisanlage des Neustädter Hauptbahnhofs im Grundsatz kaum verändert. Im Lokschuppen befindet sich seit vielen Jahren das Eisenbahnmuseum der DGEG.

Erhalten geblieben und im Eisenbahnmuseum Neustadt/W ausgestellt ist ein Nachbau der ‚Pfalz‘, der 1925 entstand und bei dem Teile des Originalbaus von 1853 wiederverwendet sein sollen. Er war letztmalig 1985 beim großen Eisenbahnjubiläum (150 Jahre Deutsche Eisenbahnen) im Einsatz und spiegelt die Charakteristika der frühen Eisenbahnlokomotiven wider. Sogar in der Pfalz gebaut wurde 1935 der erste betriebsfähige Nachbau des Adlers: Die Dampflok selbst entstand im Ausbesserungswerk Kaiserslautern, weitere Teile des Zuges in Ludwigshafen.

Schienen für die Pfalz

Dem Bau der Strecken vorangegangen waren Planungen und Konzessionsanträ-

ge für zahlreiche Linien, die zum Teil gar nicht oder abschnittsweise nie realisiert wurden. An erster Stelle steht die Verbindung Rheinschanze (gewissermaßen Keimzelle der baldigen Neugründung von Ludwigshafen) – Kaiserslautern – Bexbach (damals noch pfälzisch) – Saarbrücken sowie Mannheim – Strasbourg über Speyer. Nach der Inbetriebnahme der beiden Streckenteile nach Neustadt und Speyer am 11. Juni 1847 ging es Schlag auf Schlag: Die Bexbacher Strecke ging durchgehend im August 1849 in Betrieb, bis Worms und weiter nach Mainz fuhren ab 1853 Züge. Letztere wurde umgehend für Kohletransporte und Schnellzüge nach Paris genutzt. Das französische Grenzstädtchen Wissembourg wurde schon 1855 quasi gleichzeitig sowohl aus Richtung Neustadt als auch von Vendenheim/Strasbourg erreicht. Mit der Folge, dass die erste Verbindung zwischen der Pfalz und Strasbourg entlang des Pfälzer Waldes und der Vogesen verlief und nicht über Speyer entlang des Rheins. Die parallel zum Rhein führende Strecke ging erst 1876 während der deutschen Besetzung des Elsass in Betrieb und wurde noch kurz vor Kriegsbeginn 1914 für fünf bedeutende Express- und D-Zugpaare genutzt.

Die Alsenzbahn zwischen Bad Münster und Hochspeyer wurde zwischen 1870 und 1871 fertiggestellt und erlangte,

gemeinsam mit der Maximiliansbahn, um die Jahrhundertwende eine besondere Bedeutung: Mehrere wichtige Schnellzüge zwischen Holland und der Schweiz nutzten die kürzeste linksrheinische Nord-Süd-Verbindung über Kreuznach und Neustadt. Die Strecke Saarbrücken – Zweibrücken – Landau – Germersheim wurde 1874/1875 eröffnet und sollte den Weg der Kohletransporte aus den Gruben rund um die Saar in Richtung Süddeutschland verkürzen. Die Saarbrücker Zeitung berichtete 1879 außerdem über einen Schnellzug von München über Metz nach Brüssel durch das Queich- und Schwarzbachtal. Der zweigleisige Ausbau der pfälzischen Hauptstrecken fand 1906 mit der Strecke Speyer – Lauterbourg von dort weiter nach Stras-

bourg seinen vorläufigen Abschluss.

Die darüber hinaus noch realisierten Strecken hatten, mit Ausnahme der militärstrategisch bedeutsamen Glantalbahn, fast ausschließlich lokalen Charakter. Ihr Bau erfolgte vielfach nach bayerischem Recht als Vizinal-, Sekundär- oder Lokalbahnen. Grundlagen waren die entsprechenden Gesetze aus den Jahren 1864 und 1882. Das Netz wurde dicht geknüpft und sogar durch mehrere Schmalspurbahnen, hauptsächlich im Bereich der Vorderpfalz, ergänzt. (Eine ausführliche Statistik der Streckeneröffnungen in der Pfalz findet sich in: Heinz Sturm, Die pfälzischen Eisenbahnen). Die aus vier Gesellschaften hervorgegangene und zunächst private Pfalzbahn konnte bis zu



Bis 1969 befand sich der Ludwigshafener Hauptbahnhof mitten in der Stadt.

ihrer Verstaatlichung im Jahr 1909 mit ihren Lokalbahnen rund 4,5% Rendite und so einen beachtlichen Gewinn erwirtschafteten. Die Rendite der im eigentlichen Bayern betriebenen Lokalbahnen lag im Vergleich dazu mit 1,5% bis 3% deutlich niedriger.

Der Ausbau des rheinhessischen Netzes und im Bereich des Nahetals

Mit wenigen Jahren Verzögerung sollte das rheinhessische Eisenbahnnetz gebaut werden: Der Lückenschluss am linken Rhein erfolgte 1859, nun konnten durchgehende Züge von Köln nach Mainz fahren. Es folgten bald die Strecken nach Frankfurt über die Mainzer Südbrücke (1862), die Rheinhessenbahn Bingen – Alzey – Worms (ab 1864, durchgehend 1870) sowie die Strecke nach Alzey (1871). Die Rhein-Nahe-Bahn konnte zwischen Bingerbrück und Neunkirchen trotz der aufwendigen Streckenführung durch das Nahetal und die Ausläufer des Hunsrücks schon 1860 durchgehend in Betrieb genommen werden. Hinzu traten natürlich die Hunsrückquerbahn, die ab Oktober 1898 bis Simmern führte und nach Fertigstellung der Weiterführung nach Hermeskeil im Jahre 1903 dort an die schon bestehenden Strecken nach Trier und ins Saarland anschloss. Als

vorerst letzte Strecke im Bereich des Nahetals wurde schließlich die kurze Bahn von Heimbach nach Baumholder im Jahr 1912 in Betrieb genommen.

Zwischenzeitlich wurde die Bahnanbindung von Mainz erheblich verändert: Anstelle des „Centralbahnhofs“ am Holztor, also mitten in der Stadt, wurde Ende 1884 ein leistungsfähigerer Durchgangsbahnhof an der heutigen Stelle in Betrieb genommen, welcher über zwei Tunnel mit der Südbrücke und der Bahnstrecke nach Worms verbunden wurde.

Bahnen für das Militär

Herausragende Bedeutung vor allem wegen der zahlreichen Brücken hatte die damals fast vollständig in der Pfalz verlaufende Glantalbahn, die in einen Zusammenhang mit einem ganzen Geflecht militärstrategischer Strecken zu stellen ist: Ihr zweigleisiger Ausbau bis 1904, die Verbindungsbahn rechts der Nahe zwischen Odernheim/Glan und Bad Münster, die viergleisige (!) Weiterführung bis Bad Kreuznach, der Bau des neuen Bahnhofs in Creuznach (der Bahnhofname sollte ursprünglich profan „Gabelung“ lauten), der Bau der Direktverbindung nach Gau Algesheim und Mainzer Umfahrbahn von Mainz-Mombach über die Kaiserbrücke,



Das Bahnbetriebswerk in Kirn war einst zuständig für die Beförderung der Züge entlang der Nahe.

die hessische Hochheim und die dortige Mainbrücke nach Bischofsheim sowie die 1175 Meter lange Hindenburgbrücke bei Bingen mit ihren aufwendigen Verbindungsbahnen aus allen Richtungen, die nur 30 Jahre in Betrieb war. All dies folgte dem Gedanken, im Kriegsfall schnell Truppen und schweres Gerät Richtung Frankreich verlagern zu können. Und fand sogar im besetzten Lothringen eine Fortsetzung. Die damals noch vollständig auf pfälzischem Gebiet verlaufende Bliestalbahn stellte mit ihrer Verlängerung nach Sarreguemines (Saargemünd) das Bindeglied dar zu einem Netzwerk neuer Strecken in Richtung Westen.

Privatbahnen ergänzen das staatliche Netz

In der Folge wurde das durchaus respektabel dichte Netz durch Verbindungs- und Stichstrecken ergänzt. Diese Kleinbahnen waren oft nicht staatlich betrieben, sondern in privater Hand und auch gerne als Schmalspurbahnen ausgebildet. Bekanntes Beispiel sind die Kreuzbacher Kleinbahnen nach Winterburg und Wallhausen, die nur rund 40 Jahre in Betrieb waren.

Wolff (1989) listet insgesamt elf Strecken auf, die im südlichen Rheinland-Pfalz nicht von den Länderbahnen (später: Reichsbahn) betrieben wurden:

Die Binger Nebenbahnen, die Birkenfelder Eisenbahn, die schon genannten Kreuznacher Kleinbahnen, die Pfälzer Oberlandbahn Neustadt – Landau, die Rhein-Haardtbahn, die Mainzer Vorortbahn, die Nebenbahn Osthofen – Westhofen, die Selztalbahn Frei-Weinheim – Ingelheim – Jugenheim-Partenheim, die Nebenbahn Sprendlingen – Fürfeld, die Nebenbahn Worms – Offstein (mit Anschluss zur Staatsbahn nach Grünstadt) sowie die Wasgaubahn in der Südwestpfalz. Überlebt haben nur die Bahnen im Umfeld der Großstädte: Die Rhein-Haardtbahn ist heute als leistungsfähige

Nahverkehrsachse betrieblich voll in das Straßen- und Stadtbahnnetz im Rhein-Neckar-Raum integriert. Die Dampfbahnen in die Mainzer Vororte wurden, bei anderweitiger Linienführung, durch das Straßenbahnnetz der Landeshauptstadt abgelöst. Alle anderen Bahnen sind bis auf einzelne Relikte verschwunden.

Brückenschläge über den Rhein

Mit der geografischen Lage entlang des Rheins stehen die Brücken seit jeher im Fokus. Die schon erwähnte Hindenburgbrücke mit ihrem Geflecht an Verbindungsstrecken wurde hauptsächlich aus militärstrategischen Gründen gebaut und

löste eine Eisenbahnfähre (sog. Trajekt) zwischen Bingen und Rüdesheim ab. Nur wenige Fernzüge nutzten die Möglichkeit zum Wechsel der Rheinseite, erwähnt sei der Calais-Wiesbaden-Express, der im Jahr 1923 sogar durch das Glantal fuhr. Oder später den einen oder anderen D-Zug, um sowohl in Bingerbrück als auch Wiesbaden halten zu können – ohne Umweg über Mom bach. Westlich und östlich der Mainzer Innenstadt queren die Kaiserbrücke (Inbetriebnahme 1904) und die Südbrücke (zwischen 1859 und 1862 gebaut) den Rhein und sind auch heute noch unverzichtbare Verkehrsachsen im Verkehr

Abteilwagen prägten nicht nur in Ludwigshafen-Oggersheim die Anfangszeit der Eisenbahn.



mit den hessischen Nachbarn. Letztere löste, wie bei Bingen, ein sogenanntes Eisenbahntrajekt für Güterwagen ab. Die nächste in Richtung Süden folgende Eisenbahnbrücke über den Rhein verbindet Worms mit dem hessischen Ried, denn eine gegen Ende des 19. Jahrhunderts angedachte Bahnlinie von Darmstadt über Erfelden nach Oppenheim wurde nicht realisiert. Die Wormser Rheinbrücke wurde erst im Jahre 1900 fertiggestellt, obwohl die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft schon 1868, mit der Konzessionerteilung für die Strecke nach Darmstadt, zu deren Bau verpflichtet wurde.

Die Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen war einst eine kombinierte Schienen- und Straßenbrücke,

die ab 1867 genutzt werden konnte. Um dem gestiegenen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, wurde in den 1930er Jahren eine weitere Brücke errichtet, die nur dem Eisenbahnverkehr diente, die alte Brücke blieb fortan dem Straßenverkehr vorbehalten. Beide wurden, wie viele andere Brücken, zum Ende des II. Weltkrieges zerstört. Der Wiederaufbau erfolgte für Schiene und Straße erneut getrennt, wobei für die Schienenbrücke Elemente des alten Bauwerks wiederverwendet werden konnten.

Auch zwischen Speyer und der badischen Seite gab es einst eine Eisenbahnstrecke, die bis in den Heidelberger Hauptbahnhof führte. Sie nutzte bis 1938 eine über 230 Meter lange Schiffsbrücke. Deren Pontons mussten für die Zugfahr-



Bis 1938 konnten die Züge von Speyer nach Heidelberg nur über eine Schiffsbrücke über den Rhein fahren. Die neue Brücke wurde 1945 zerstört und im Gegensatz zur Straßenbrücke nicht wiederaufgebaut.

ten quasi nach Fahrplan wieder zusammengebaut werden, um den Schiffsverkehr nicht zu stören. Deren Ablösung konnte nur sieben Jahre genutzt werden, denn auch hier sorgte die Wehrmacht für ihre Zerstörung. Die Strecke wurde westlich von Schwetzingen für den Personenverkehr stillgelegt, in Speyer nutzt heute die Hafenbahn den verbliebenen Zubringer zur früheren Rheinquerung.

Auch die Germersheimer Rheinbrücke wurde ein Opfer des Krieges und, den vorliegenden Informationen zufolge, sogar als letzte Rheinbrücke überhaupt noch gesprengt. Das Besondere ist ihre Lage: 1877 fertiggestellt, liegen die Vorlandbrücken auf der östlichen Rheinseite noch vollständig in der Pfalz. Die Bundesbahn wollte die Strecke nach Bruchsal nicht wiederaufbauen. Letztlich sorgten militärstrategische Gründe für den Neubau einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke, sodass im Jahr 1967 der Bahnverkehr wiederaufgenommen werden konnte.

Die südlichste Eisenbahnbrücke, die Rheinland-Pfalz mit den rechtsrheinischen Nachbarn verbindet, ist jene bei Maxau. Auch sie löste eine seit 1865 bestehende Pontonbrücke ab, wurde dann aber durch Luftangriffe im II. Weltkrieg zerstört. Die im Jahr 1947 errichtete Behelfsbrücke sorgte 40 Jahre später für Schlagzeilen, weil sie nach einem Schiffs-

unfall mehrere Wochen gesperrt werden musste. Der Bahnverkehr von Karlsruhe Richtung Kaiserslautern und Saarbrücken wurde über Germersheim und von dort über die eigentlich für den Personenverkehr schon einige Jahre stillgelegte Strecke nach Landau umgeleitet. 1991 wurde ein Neubau in Betrieb genommen, der im Jahr 2000 um ein zweites Gleis ergänzt worden ist.

Zwischen den beiden Weltkriegen

Nach dem I. Weltkrieg wurden erste Strecken auch schon stillgelegt – manche aber erst noch gebaut. Die Bachbahn westlich von Kaiserslautern – im 19. Jahrhundert als Überlandstraßenbahn konzipiert – wurde in voller Länge nach Reichenbach erst im Jahre 1920 eröffnet. Als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme kann der Bau der Strecke Kusel – Schwarzerden in den Jahren 1931 bis 1936 bezeichnet werden. Von dort hatte man Anschluss ins Nahetal nach Türkismühle und nach Ottweiler. Die Eistalbahn im Pfälzer Wald wurde im Jahr 1932 in Betrieb genommen. Bis auf deren Abschnitt von Eisenberg bis zum Brückenkopf des bekannten Eiswoogviadukts sind diese drei nach dem I. Weltkrieg gebauten Strecken längst ohne Betrieb oder gar abgebaut. Vor allem die drei ins vormalige Reichsland Elsass-Lo-

thringen führenden Strecken verloren massiv an Bedeutung, die teilweise schon trassierte Strecke von Benschelbach nach Volmunster – sie sollte Teil einer Verbindung von Zweibrücken nach Bitsch werden – wurde erst gar nicht mehr gebaut.

Den vorläufigen Abschluss des Eisenbahnbaus in der Pfalz bildete die zweite Strecke von Biebermühle (heute Pirmasens Nord) bis zum Pirmasenser Hauptbahnhof im Jahr 1939. Die alte, heute nicht mehr genutzte ´Talstrecke´ wurde zunächst mit mäßiger Steigung in Richtung Pirmasens gebaut und erst ab der zweiten Streckenhälfte, etwa im Bereich des alten Fehrbachtunnels, als Steilstrecke zum dortigen Kopfbahnhof geführt. Die neuere ´Bergstrecke´ wurde sofort nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Pirmasens Nord in gleichmäßiger Neigung trassiert und überquert mittels gemauerter Viadukte zwei Taleinschnitte, bevor sie den ´Neuen Fehrbachtunnel´ durchquert. An den südlichen Tunnelportalen treffen die beiden Strecken wieder zusammen.

Ein besonderer Einschnitt in den Bahnverkehr bedeutete die Phase der sogenannten Rheinland-Besatzung durch die französische Armee. Zahlreiche Eisenbahner gingen in den passiven Widerstand, die sogenannten Regiebahnen

übernahmen in den Jahren 1923 und 1924 den Schienenverkehr. Das Angebot wurde drastisch zurückgenommen, im Grunde handelte es sich um Notfahrpläne, die oft nur durch den Einsatz französischer Staatsbürger aufrechterhalten werden konnten. Neben zahlreichen Unfällen behinderten auch Attentate deutscher Aktivisten einen ordnungsgemäßen Zugbetrieb.

Die Bahn während der Nazidiktatur und Krieg

Mit Ausnahme der, unfreiwillig an das Saargebiet abgetretenen Landkreise St. Ingbert und Homburg gehörte die Pfalz weiterhin zu Bayern. Rheinhessen war weiterhin ein Bestandteil des nun ´Volksstaat´ genannten vormaligen Großherzogtums Hessen. Die Naherregion blieb Teil von Preussen, die Stadt Birkenfeld gehörte zunächst weiterhin zu Oldenburg, wurde aber 1937 Preussen zugeschlagen. Diese Zuordnungen blieben während der Nazizeit

Die Reichsbahn als dominierender Träger des öffentlichen Verkehrswesens wurde nach dem Krieg als Zusammenschluss der vormaligen Länderbahnen gebildet, zunächst als Deutsche Reichseisenbahnen, dann als Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 1937, in der Nazidiktatur, wurde sie als ´Deutsche Reichsbahn´



Die Bahnanlagen waren wegen der strategischen Bedeutung für die Kriegslogistik häufiges Ziel der Angriffe. Nicht immer blieben die Folgen so überschaubar wie in dieser Szene am Kaiserslauterer Hauptbahnhof.

in eine reichsunmittelbare Verwaltung überführt. Organisatorisch bedeutsam war die Auflösung der Reichsbahndirektion Ludwigshafen im gleichen Jahr, deren Aufgaben und Werke (Betriebswerke Landau, Ludwigshafen, Kaiserslautern, Neustadt und Zweibrücken sowie die großen Ausbesserungswerke für die schwere Instandhaltung in Kaiserslautern und Ludwigshafen) auf die Direktionen in Karlsruhe, Mainz und Saarbrücken aufgeteilt wurden. Die Direktion Mainz verfügte damals über Bahnbetriebswerke in Mainz selbst sowie in Worms, Alzey und Bingerbrück.

Bis zu den Überfällen auf Polen und anschließend die Beneluxstaaten und Frankreich lief der Bahnverkehr geräu-

schlos, die großen Änderungen stellten sich erst ab 1940 ein: Der zivile Verkehr wurde zunehmend eingeschränkt, Truppen- und Soldatenzüge bekamen Vorrang, mit den Bombardements der britischen und amerikanischen Luftwaffe gerieten die zentralen Bahnanlagen quasi wörtlich ins Visier, aber auch abseits gelegene Bahnstrecken wurden angegriffen und beschädigt. Dennoch war die Reichsbahn zu Höchstleistungen fähig: Dies betraf leider auch die Unterstützung der Massenmorde: Nach Fahrplan und mit Sondertarifen wurden vor allem BürgerInnen jüdischen Glaubens zunächst in französische Lager, aber bald auch in die Vernichtungslager im Osten transportiert – bekanntlich in Güterwaggons. Eine der Routen führte durch die Pfalz mit

Station in Kaiserslautern. Folgerichtig machte 2007 der „Zug der Erinnerung“ mehrfach in der Pfalz Station, darunter in Kaiserslautern und Pirmasens. Der Historiker Raul Hilberg hat in seinem beeindruckenden Buch „Sonderzüge nach Auschwitz“ dieses dunkle Kapitel der deutschen Bahngeschichte und die verbrecherische Rolle insbesondere der Führung der damaligen Beamtenbahn herausgearbeitet.

Mit dem zum Teil fluchtartigen Rückzug der Wehrmacht und der damit einhergehenden Zerstörung vor allem von Brücken wurde die Befreiung der linksrheinischen Gebiete vor allem durch die US-Army zwar kein Spaziergang, aber doch erleichtert und gilt mit Datum vom 27. März 1945 als abgeschlossen. An rund 70 Stellen waren die Bahnlinien südlich von Rhein und Hunsrück unterbrochen. Bemerkenswert ist dabei der Umfang der Unterbrechungen der Maxbahn zwischen Neustadt und Wissembourg mit 20 kurzen zerstörten Abschnitten, obwohl es dort keine nennenswerten größeren Kunstbauten gab bzw. gibt. Bis zur Kapitulation konnte das US-Transportation Corps die weitgehend intakte zweigleisige Strecke durch das Glantal mit bis zu 120 Zügen täglich nutzen, bald standen zusätzlich die Strecken Neustadt – Wörth und Ludwigshafen – Saarbrücken für die Militärtransporte zur Verfügung.

1946 waren noch zwei Abschnitte in der Südwestpfalz bei Pirmasens Nord sowie die Eistalbahn vorübergehend gesperrt. Nie wieder aufgebaut wurde das Pfrimmviadukt bei Marnheim, wodurch die kürzeste Bahnstrecke zwischen Mainz und Kaiserslautern südlich Kirchheimbolanden stillgelegt werden musste. Ebenfalls nicht wieder aufgebaut wurde das zweite Gleis zwischen Germersheim, Landau und Pirmasens, welches die französische Besatzungsmacht demontierte, um die im eigenen Land durch die Deutschen angerichteten Kriegsschäden reparieren zu können. Noch 1947 deklarierte die nun vorübergehend zuständige Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (SWDE) als Bahnverwaltung für die Bahnen in der französischen Zone die Strecke auf ihrer Karte als zweigleisig. Auch deshalb ist ihr rechtlicher Zustand (also ob sie noch als zweigleisige Strecke planfestgestellt ist) jetzt 75 Jahre später, endgültig zu klären.

Die Modernisierung des Eisenbahnverkehrs – der elektrische Betrieb

Schon vor dem I. Weltkrieg kamen im südlichen Rheinland-Pfalz Akkumulatortriebwagen zum Einsatz. Sie fuhren ab 1897 auf den Strecken rund um Landau und Neustadt sowie zwischen

Speyer, Ludwigshafen und Worms. In den Folgejahren bedienten sie von Kaiserslautern und Homburg aus die Strecken in der Westpfalz. Ab 1927 fuhren auf den pfälzischen Reichsbahnstrecken die moderneren Wagen der Bauart Wittfeld. Diese, mit ihren langen Vorbauten für die Batterien sehr markanten Fahrzeuge, lösten die Altbaufahrzeuge ab und fuhren sogar ins elsässische Lauterbourg. In Kaiserslautern wurden sie im damals dichten Nahverkehr zum Einsiedlerhof eingesetzt – mit 23 Zugpaaren bot die Reichsbahn dort im Jahr 1929 sogar einen angenäherten Stundentakt an - fast rund um die Uhr. Den letzten überhaupt gebauten Wittfeld-Triebwagen kaufte im

Jahr 1922 die BASF für ihren Werksverkehr. Das Einsatzende dieser Triebwagen im Personenverkehr in der Pfalz lag im Jahr 1959. Zu diesem Zeitpunkt war schon die übernächste Generation an Speichertriebwagen unterwegs. Die Bahnbetriebswerke Ludwigshafen und Worms erhielten die ersten Fahrzeuge vom Typ ETA 150, welche fortan in der ganzen Pfalz, in Rheinhessen, entlang der Nahe und sogar in Südhessen zum Einsatz kamen. Exakt 30 Jahre lang fuhr der mitunter 'Steckdosen-IC' genannte Triebwagen über Haupt- und Nebenstrecken und bot eine für die damalige Zeit beachtliche Laufruhe. Nur die Wagenkästen waren den schweren Batterien



Die altertümlichen Batterietriebwagen der Bauart Wittfeld fuhren bis Ende der 1950er Jahre (Worms Hbf).

nicht gewachsen, sodass sich bald ein weniger schöner Spitzname einstellte: „Hängebauchschwein“.

Trotz dieser quasi indirekten Elektrifizierung waren die Dampflokomotiven über Jahre unentbehrlich. Die Pfalzbahn-Gesellschaft hatte die berühmte S 3/6 vor Schnellzügen im Einsatz, die unverwundliche preussische P 8 zog in der ganzen Pfalz Personenzüge, die P 10 war eher für schwere Eil- und Schnellzüge zuständig. Die Reichsbahn beschaffte ab dem II. Weltkrieg die ersten '50er', die dann vor



Ab 1958 fuhren die Züge südlich von Mainz und Worms elektrisch.

Güter- aber auch Personenzügen überall unterwegs waren. Für die Nebenbahnen gab es den Bubikopf (Baureihe 64) und die stärkere 86er. Eine kurze Zeit, aber noch im Gedächtnis vieler Eisenbahnfreunde präsente Lok war die Bundesbahn type 23. Die letzte von der Bundesbahn überhaupt in Betrieb genommene Dampflokomotive war, im Jahre 1959, die Lok 23

105. Sie war viele Jahre im Neustädter Eisenbahnmuseum ausgestellt. Erst im Jahre 1975 fuhren die letzten schwarzen Maschinen planmäßig durch die Pfalz – die inoffizielle Abschiedsfahrt einer 50er des Bw Kaiserslautern fand am 25. September vor einem Eilzug nach Pirmasens statt, die letzte planmäßige Fahrt dann am 26. September auf der westpfälzischen Lautertalbahn. Danach tauchten zwar auf dem Rangierbahnhof Einsiedlerhof gelegentlich noch einzelne Dampfloks auf, aber es handelte sich um Sondergüterzüge aus Saarbrücken: Dort war erst Ende Mai 1976 Schluss mit dem aufwendigen Dampfbetrieb.

Die eigentliche Elektrifizierung des pfälzischen und rheinhessischen Bahnverkehrs startete Mitte der 1950er Jahre. Doch dieses Mal hatte nicht die Pfalz die Nase vorn: Über die Mainzer Südbrücke erreichte der Fahrdrat 1957 die Landeshauptstadt, doch nicht von Frankfurt/M her, sondern aus Richtung Darmstadt. Ein Jahr später fuhren auch die Züge in die hessische Metropole elektrisch. Ein für den gesamten Bahnverkehr der Bundesbahn herausragender Moment war die volle Elektrifizierung der linken Rhein-strecke aus Richtung Köln über Mainz bis nach Ludwigshafen im Frühjahr 1958.

Am Beispiel von Bingerbrück, heute ein Stadtteil von Bingen, lässt sich der

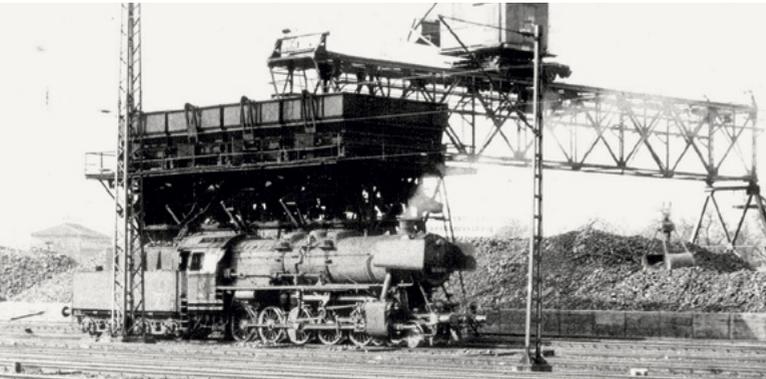


Schienenbusse und Dampfloks prägten zu Beginn der 1960er Jahre den Alzeyer Bahnverkehr.

Bedeutungswandel der Eisenbahn ablesen: Vom preussischen Brückenkopf mit unter 100 Einwohnern noch Mitte des 19. Jhdts. entwickelte sich die Siedlung durch einen großen Rangierbahnhof, den Personenbahnhof mit zahlreichen Schnellzughalten und dem Bahnbetriebswerk mit zusammen fast 1000 Beschäftigten zu einem ausgedehnten Ort mit über 3000 Einwohnern. Mit der Elektrifizierung der linken Rhein-strecke verlor das mit über 100 Dampfloks ausgestattete Bahnbetriebswerk seine Funktion und wurde aufgelöst. Die Lokwechsel wurden überflüssig, für Güterzüge zum Rangierbahnhof Einsiedlerhof war auch der Umweg über Ludwigshafen mit der elektrischen Traktion wirtschaftlicher als mit Dampf durch das Alsenz-tal. Kaiserslautern wurde 1961 aus Richtung Homburg angeschlossen, weil im Saarland schon

seit 1960 ein elektrischer Inselbetrieb eingerichtet war. Die gesamte pfälzische Ludwigsbahn konnte dann ab 1964 mit Elloks befahren werden.

Sieht man von dem kurzen Abschnitt Wörth – Karlsruhe ab (1974, zunächst nur im Güterverkehr genutzt), sollte dies dann bis ins Jahr 2003 die letzte Elektrifizierung sein. Für die S-Bahn Rhein-Neckar wurde der Fahrdrat dann zunächst bis Speyer, anschließend bis Germersheim und später über die Rheinbrücke nach Graben-Neudorf gespannt. Im Jahr 2010 folgte die Elektrifizierung für die Stadtbahn Karlsruhe – Germersheim über Wörth und Bellheim. Im Jahr 2014 kam dann der kurze Abschnitt Türkismühle – Neubrücke an der Nahe hinzu, um die Regionalbahnen aus



Für die Wartung und Bekohlung von Dampfloks wurden aufwendige Anlagen benötigt.

Saarbrücken weiterführen zu können. Einen vorläufigen Abschluss bildete, ebenfalls für die S-Bahn Rhein-Neckar, die Strecke vom Ludwigshafener Hauptbahnhof in die BASF (2018).

Dieselszüge lösen die Dampflok ab

Doch nicht nur die elektrische Traktion sorgte für die Ablösung der Dampflokomotiven. Ab Mitte der 1930er Jahre konnten kleine Dieselloks für leichte Rangieraufgaben eingesetzt werden, die ersten Dieseltriebwagen fuhren ebenfalls ab Mitte der 1930 Jahre im Raum Mainz. Eine Episode blieb der Einsatz der originellen, sogenannten ‚Schweineschnäuzchen‘ zwischen Homburg und Glan-Münchweiler: An den Motorvorbauten konnten Körbe und Fahrräder befestigt werden. Der Dachgepäckträger war bitter nötig: Der

Triebwagen bot nur 25 Fahrgästen einen Sitzplatz.

Der Durchbruch der Dieseltraktion gelang erst nach dem II. Weltkrieg. Zunächst entwickelte die Waggonfabrik Uerdingen einen Klassiker: Ab 1950 lieferte sie weltweit fast 1500 Motorwagen ihres Schienenbusses – hinzu kamen rund 1800 Bei- und Steuerwagen. Ob als ‚Einmot‘ oder mit zwei Motoren: Er kam wahrscheinlich auf jeder Bundesbahnstrecke im Bereich Rheinhessen-Pfalz zum Einsatz. Zunächst wurde 1952 das Betriebswerk Mainz mit den kleinen wendigen Zügen ausgestattet, die sogleich in ganz Rheinhessen zum Einsatz kamen. Fast genau 40 Jahre lang, zwischen 1953 und 1993, beförderten die in Landau beheimateten Uerdinger ihre Fahrgäste in der ganzen Pfalz, sie fuhren aber auch bis Bad Kreuznach oder ins Saarland. Sie alle wiesen eine bemerkenswerte Innovation auf: Man konnte

nicht nur dem Lokführer – oder war es ein Obertriebwagenführer? – über die Schulter schauen, sondern die Rücklehnen der Bänke jeweils in Fahrtrichtung umklappen. Die Schienenbusse galten als Retter der Nebenbahnen, denn mit ihnen konnten unwirtschaftliche Dampfzüge abgelöst werden.

Nach den Triebwagen folgten größere und sehr leistungsfähige Diesellokomotiven: Den noch verbliebenen Bahnbetriebswerken wurden die Mehrzweckloks der Baureihe V 100 zugewiesen, die fortan die Dampfloks vor Personen- und Güterzügen ablösten. Unvergessen ist die berühmte V 200 des Bw Kaiserslautern, die vor D-Zügen durch das Alsenz- und das Nahetal zum Einsatz kamen.

Sie wurden zu Beginn der 1970er Jahre von starken einmotorigen Dieselloks der Baureihe 218 abgelöst, die für schwere Güterzüge und Personenzüge aller Art genutzt wurden. Das S-Bahn-Werk Ludwigshafen hat für Sonderaufgaben aktuell noch zwei Maschinen im Bestand.

Neue Stationsgebäude

Die Modernisierung der Bahnhöfe beschränkte sich in den meisten Fällen auf die Neuerrichtung kriegszerstörter Empfangsgebäude. Die nach dem Krieg reparierte Bahnhofshalle wurde erst im Jahr 2003 durch einen zeitgemäßen Überbau ersetzt, was nun einen dritten Bauzustand bedeutet: Die vormalige,



Ein Nahverkehrszug aus Kusel erreicht 1974 den Lauterer Hauptbahnhof. Die Diesellok rechts hat sie im Lautertal schon abgelöst.



Fahrdienstleiter Faul fotografierte 1968 in Pirmasens Nord den Personenzug nach Kaiserslautern.

durch die Kupferberg-Werbung bekannte Konstruktion löste schon 1939 die alte, durch einen Brand in Mitleidenschaft gezogene riesige, 300 Meter lange Halle aus dem 19. Jahrhundert ab und überspannte nur vier Gleise. Gleis 5, das damals westlichste mit Bahnsteig, war im Grunde schon außerhalb der Überdachung.

Die Hauptbahnhöfe für Kaiserslautern und Pirmasens wurden zu Beginn der 1950er Jahre eingeweiht, in der südpfälzischen Schuhmetropole wurde sogar der Standort leicht verändert. Weitere neue, nicht unbedingt schöne Gebäude wurden beispielsweise in Alzey, Landau, Edenkoben, Frankenthal, Schifferstadt oder Speyer errichtet.

Zweifellos herausragend war die Umgestaltung der Bahnanlagen in Ludwigshafen. Der alte Kopfbahnhof in der Stadtmitte bedeutete für haltende Züge einen erheblichen Zeitverlust. Nach

dem Vorbild des neuen Heidelberger Hauptbahnhofs wurde ein Durchgangsbahnhof westlich der Innenstadt geplant, der am 1. Juni 1969 in Betrieb genommen wurde. An den noch heute sehr langen Bahnsteigen hielten zahlreiche D-Züge in alle Richtungen. Heute fahren, bis auf eine Ausnahme, fast alle Fernzüge in Ludwigshafen durch. Der Makel der abseitigen Lage wurde erst rund 30 Jahre später mit der neuen S-Bahnstation südlich der Stadtmitte beseitigt.

1967 wurde der Westbahnhof Kaiserslautern durch einen Haltepunkt ersetzt, wodurch die aufwendige Stichfahrt der Züge ins Lautertal in den bisherigen Kopfbahnhof entfiel.

Die Bundesbahn rationalisiert

Neben der Modernisierung der Bahnhöfe und Züge stellte die Bahn auch in

der Sicherungstechnik die Weichen auf Zukunft. In den 1950er Jahren dominierte das mechanische Stellwerk mit Flügel-signalen und Spannwerken. Schranken-anlagen waren mit einem Posten besetzt, der auf Anweisung kurbelte. Nur wenige Bahnhöfe wiesen mit elektromechanischen Anlagen eine Mischform auf, so der Kaiserslauterer Hauptbahnhof. Deshalb ersetzte die Bundesbahn die personalintensiven mechanischen Anlagen mit den schweren Hebeln durch kleine bedienfreundliche elektrische Drucktastenstellwerke. Erste Anlagen in Ingelheim und Rockenhausen gingen in den Jahren 1958 bis 1960 in Betrieb. In einigen Fällen war damit die Fernsteuerung von Weichen und Signalen von benachbarten Bahnhöfen verbunden. So verloren die betroffenen Stationen häufig den örtlichen Fahrkartenverkauf, wenn dies bislang vom Fahrdienstleiter miterledigt wurde. Bis in die 1980er

Jahre nahm die Bundesbahn sogenannte Drucktastenstellwerke in Betrieb, dann kam die Rationalisierung weitgehend zum Erliegen.

Die Strecke Kusel – Landstuhl erhielt im Jahr 1990 eine Sonderform, den signalisierten Zugleitbetrieb: Leider war damit der radikale Rückbau der gesamten Infrastruktur verbunden, das abschnittsweise zweite Gleis und mehrere Kreuzungsbahnhöfe wurden entfernt. Weil so der Verkehr kaum entwicklungsfähig war, wurde wenige Jahre später, mit finanzieller Unterstützung durch das Land Rheinland-Pfalz, der Kreuzungsbahnhof Ramstein wieder neu errichtet.

Überhaupt finalisierte die Bundesbahn in den 1980er und 1990er Jahren einen Prozess des Rückbaus und Rückzugs aus der Fläche. Zunächst zögerlich, dann, mit der aufkommenden Motorisierung immer



1966 protestierten die Dahner gegen die Stilllegung der Wieslauterbahn und blockierten den letzten Zug über eine Stunde. Bis die Polizei die Gleise räumte.



Viele Jahre prägten Schienenbusse den Verkehr im Glantal. Den Güterverkehr nach Odernheim beförderte die Bahn 1978 mit einer sog. Köf III. Im Hintergrund ist der frühere Lokschuppen zu erkennen.

stärker, stellte das staatliche Sondervermögen mit Rückendeckung der Politik Bahnlinien auf Busverkehr um. In der Pfalz traf es als erste die ohnehin amputierte Strecke von Alzey nach Kirchheimbolanden. Schon am 20. Mai 1951 wurde der Personenverkehr eingestellt. Sie erfuhr fast genau 48 Jahre später eine Reaktivierung. Stilllegungen wurden als echter Wert an sich dargestellt: In einer Abhandlung über die Bundesbahndirektion (BD) Mainz aus dem Jahre 1957 freute sich deren damaliger Präsident, dass auf zwei Nebenbahnen der gesamte Betrieb eingestellt werden konnte.

Die größte Stilllegungswelle für den Personenverkehr wurde erst nach Auflösung der für alle Bahnstrecken in der Pfalz zuständigen BD Mainz (schrittweise bis

zum 30. April 1972) wirksam. Nach und nach kam nun das Aus für den Personenverkehr in der Fläche, ganz im Einklang mit dem, offiziell verworfenen, Konzept des betriebswirtschaftlich optimalen Netzes des Bundesbahnvorstandes aus den 1970er Jahren. Während innerhalb von knapp 19 Jahren bis Ende 1971 bei 13 Strecken (-abschnitten) mit einer Gesamtlänge von 150,9 Kilometern die Umstellung auf Busverkehr vollzogen wurde, leisteten Bundesbahn und Bundesregierung (letzttere musste Stilllegungen genehmigen) danach ganze Arbeit: Ab 1972 wurde auf 15 pfälzischen Strecken (-abschnitten) mit einer Gesamtlänge von 226,5 Kilometern der Personenverkehr eingestellt. Als letzte trafen es zwei Abschnitte der Glantalbahn in den Jahren 1985 und 1986 sowie

die saar-pfälzische Verbindung Homburg – Zweibrücken im Jahr 1989.

Auch in Rheinhessen und im Bereich des Hunsrücks sah es nicht besser aus: Zunächst legten die Privatbahnen ihre Strecken still und bauten sie ab. Dies betraf rund 55 Kilometer. Mit der Aufgabe der kurzen Strecke Neubrücke – Birkenfeld (1991, nur noch Güterverkehr) endete in der Region auch vorläufig dieses Kapitel, wobei der Personenverkehr dort schon zu Beginn der 1960er Jahre verschwand. Auch die Bundesbahn trennte sich vom Personenverkehr auf rund 50 Kilometern Länge. Mit der Auflösung der BD Mainz startete die zweite Welle: Bis 1985 wurden in Rheinhessen rund 50 Kilometer stillgelegt, hinzu kamen die Strecke Baumholder – Heimbach mit rund neun Kilometern (Mai 1981) sowie die Huns-

rückbahnen. Allein die Strecke Langenlonsheim – Simmern – Hermeskeil wies eine Länge von 111 Kilometern auf. Von dort ging es weiter bis Trier, an die Nahe nach Türkismühle und ins Saarland nach Wadern und von dort weiter in drei Richtungen bis an die Saar. In Simmern konnte man umsteigen nach Gemünden und nach Boppard: Eine heute kaum mehr vorstellbare Verknüpfung verschiedener Strecken brachte die Schiene weit in die Fläche. Doch die Bahn fuhr zu selten, das Auto schien preiswert zu sein. Klimaschutz war lange kein Thema, die Warnungen des Club of Rome wurden mit Preisen bedacht (Grenzen des Wachstums, 1972), aber von der Politik kaum ernst genommen.

Allerdings blieb auf mehreren Strecken bis auf Weiteres der Güterverkehr.

1987 war der Protest deutlich braver: Der BUND fuhr beim vorerzten letzten Zug über die Eselsfürth mit.

Übrigens deklarierte die Bahn die Stilllegung als Betriebsversuch, weil keine Zwischenhalte mehr zu bedienen waren.



Historie 1847 – 1994

Oder das Bundesverteidigungsministerium zahlte für die Vorhaltung intakter Schienen, wie bei der Glantal-, der Pfrimmtal- und der Wieslauterbahn. Und legte so, völlig unbeabsichtigt, den Grundstein für deren mögliche Renaissance Jahre später.

Zaghafte Verbesserungsversuche ab Ende der 1980er Jahre

Erste Ansätze zur Verbesserung des Schienenverkehrs gab es Mitte der 1970er Jahre in der Vorderpfalz: Der Landkreis Bad Dürkheim verlagerte den SchülerInnenverkehr auf die Bahn, der neue Haltepunkt Neustadt-Böbig wurde nahe des neuen Schulzentrums gebaut. Bis zu entscheidenden Schritten sollte es aber noch dauern. Im Jahr 1986 vereinbarten Land und Bundesbahn die Prüfung von Angebotsverbesserungen, allerdings um den Preis, dass die Bahn

auch Strecken ohne Protest des Landes stilllegen können sollte. Deshalb kamen ab 1987 die Schienenbusnachfolger vom Typ 628 in die Pfalz. Nach und nach lösten sie die roten Brummer, die Akkutriebwagen und auch lokbespannte Züge ab. Anfangs verkauften die Lokführer des 628 sogar noch Fahrkarten. Am Beispiel der Lautertalbahn zeigte sich aber die Schwäche des Deals: Für die Bundesbahn war die Strecke als Ergebnis ihrer eigenen Prüfung stillzulegen, aber die Region wehrte sich. Ein Förderverein gründete sich, die Planungsgemeinschaft Westpfalz engagierte sich. Und das Land? Es schwieg lange. Fast zu lange: Kurz bevor mit allerlei Ausreden (zum Beispiel: Wagenmangel) der Verkehr im Grunde eingestellt wurde, starteten ernsthafte Bemühungen, die Verbindung in kommunaler Trägerschaft nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern auch zu modernisieren und das Angebot zu verbessern. Die Bundesbahn sollte deshalb eine Starthilfe zur Sanierung des Oberbaus bereitstellen. Das bundeseigene Unternehmen zog es dann aber vor, selbst Millionen in die Strecke zu stecken – die Umsetzung des Privatbahnkonzepts wäre ja das brutalstmögliche Eingeständnis des eigenen Scheiterns gewesen. Mit der sich nähernden Bahnreform verschwand das Konzept in der Schublade.

MEHR RNN für Dich!



Seit knapp 23 Jahren verstehen wir, der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN), uns als regionalen Mobilitätsdienstleister vor Ort und informieren unsere Fahrgäste über Fahrpläne und Tarife von Bus und Bahn in Rheinhessen-Nahe. Unser Ziel ist es innerhalb unseres Verbundgebietes den Nahverkehr noch mobiler zu gestalten und Menschen auf schnellem Wege miteinander zu verbinden.

Darum starten wir auch in 2022 gemeinsam mit den Landkreisen und dem ZSPNV Süd mit neuen Busnetzen im Mainzer Umland, Landkreis Birkenfeld, Landkreis Mainz-Bingen und Landkreis Bad Kreuznach. So schaffen wir vor allem auch im ländlichen Raum eine neue Qualität in der Mobilität!

Wir gratulieren zu stolzen 175 Jahren Eisenbahn im südlichen Rheinland-Pfalz.

Dein RNN - für Dich vor Ort!

Mehr Informationen zu uns findest Du unter: www.rnn.info.de



Abbildung: Das RNN-Verbundgebiet

Der Bahnverkehr in den 1970er bis 1990er Jahren

Eine kleine Bildergalerie



Der Rheinland-Pfalz-Takt – Aufbruch statt Abbruch

Am Anfang des Rheinland-Pfalz-Taktes stand im März 1993 ein zweibändiges Werk mit dem profanen Namen „Pilotprojekt Integraler Taktfahrplan Südwestraum - Teilraum Rheinland-Pfalz“. Der Bericht einer Arbeitsgemeinschaft unter Federführung der Züricher Ingenieure von sma legte auf 85

Seiten dar, wie für ein ganzes Bundesland

das Angebot im Schienenverkehr verbessert und gleichzeitig durch Nachfragesteigerung ein wesentlicher Teil der Finanzierung geleistet werden kann. Auf weiteren 144 Seiten waren Fahrpläne sowie ein umfangreicher Maßnahmenkatalog mit 25 Einzelprojekten enthalten, darunter verschiedene zusätzliche Blocksignale wie auch eine Neubaustrecke südlich von Landau bis Kandel.



Schwere Dieselloks zogen Anfang der 1990er Jahre viel zu oft Züge mit wenigen Wagen. Nicht nur in Gensingen-Horrweiler.

Auftraggeber war die Deutsche Bundesbahn unter konzeptioneller Leitung von Dr. Rudolf Göbertshahn – er sorgte in Fachkreisen schon 1988 für Aufsehen, als er, gemeinsam mit seinem Assistenten Hans-Herwig Häfele, mit einem bahnbrechenden Aufsatz in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ (Ausgabe 8/1988) mit der damals vorherrschenden Denke aufklärte, dass auf die Abwanderung von Fahrgästen zwingend eine Rücknahme des Angebotes folgen müsse. Und die gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit eines vertakteten Grundangebotes nachwies. Er darf somit bei der DB (sowohl bei der früheren Bundesbahn als auch beim Bundesunternehmen Deutsche Bahn

AG) als Wegbereiter der Taktfahrpläne gelten. Und: 1993 waren die Länder noch nicht für den Nahverkehr zuständig. Das sollte sich bald ändern – die Grundzüge der Bahnreform waren ja schon erkennbar.

Kernpunkte der geplanten Zwischenstufe des späteren Rheinland-Pfalz-Taktes waren, neben der Herstellung von mehreren Taktknoten, die Reaktivierung von insgesamt acht Strecken für den SPNV sowie fünf Regionalexpresslinien im Zweistundentakt bei Einsatz aktiver Neigetechnik. Als Fahrzeug war die Baureihe 610 vorgesehen, also ein Zug mit der erprobten Neigetechnik von Fiat.

Ein Nahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz

Den Anfang zur Projektumsetzung machte dann im Mai 1994 die Wiederinbetriebnahme der Strecke Grünstadt – Eisenberg. Dies gilt als Startschuss für den Rheinland-Pfalz-Takt, welcher fortan unter dem Motto „Ein Land spart Zeit“ zunächst nur in der Pfalz, dann in Rheinhessen, anschließend Zug um Zug auch in den nördlichen Landesteilen eingeführt wurde. Das damals zuständige Landesverkehrsministerium vollzog eine bemerkenswerte Kehrtwende: Noch drei Jahre zuvor trug es die Einstellung des SPNV auf der Eifelquerbahn mit, der letzte Nahverkehrszug fuhr im Januar 1991. Mit dem Wechsel zu Ministerpräsident Scharping im gleichen Jahr sollte der Nahverkehr einen neuen Stellenwert bekommen und die Schiene deutlichen Auftrieb.

Mit der Regionalisierung als Folge der Bahnreform, also dem Übergang der Verantwortung des SPNV auf die Länder, galt es auch organisatorisch die Weichen zu stellen. Mit dem neuen Landesnahverkehrsgesetz von 1996 wurde die Aufgabenträgerschaft für die Züge des Regionalverkehrs auf zwei kommunal getragene Zweckverbände übergeben, jeweils für den Norden (den SPNV Nord) und den Süden (der ZSPNV Süd) des Landes. Völlig neu war das Konzept regionaler Buslinien, die ebenfalls von den Zweckverbänden geplant und finanziert wurden – und werden: Dort, wo die Schiene nicht mehr fährt oder zwischen wichtigen Mittelzentren die Schiene fehlt, sorgen vertaktete Buslinien für ein gutes ÖPNV-Angebot. Doch das Land war – und ist – natürlich immer mit dabei: Nicht nur als Mitglied in beiden Zweckverbänden wurden und werden alle Weichen immer in enger Abstimmung



Mit Doppelstockwagen konnte das Platzangebot erhöht werden. Eine Regionalbahn nach Ludwigshafen an der alten Halle in Mainz Hbf.

Seit Dezember 2014 werden die Hochschulstandorte Kaiserslautern und Karlsruhe mehrmals täglich mit dem RE 6 verbunden.



mit dem jeweils für den ÖPNV zuständigen Ministerium gestellt.

Landesweite Angebotsverbesserungen und Reaktivierungen

In den Folgejahren wurde die Stärkung des Nahverkehrs weiterverfolgt und dabei, erleichtert durch die Regionalisierung, so mancher frühere Stilllegungskandidat gerettet. Hierzu gehören in erster Linie die westpfälzische Lautertalbahn und die Strecke Pirmasens – Zweibrücken. Im Westerwald etablierte sich zwischen Betzdorf und Daaden die Bahngesellschaft des Landkreises Altenkirchen – im Norden des Landes wurde die Kommunalisierung tatsächlich umgesetzt. Landesweit wurde sukzessive der Stundentakt als Mindestan-

gebot eingeführt und, ab 1998, erste SPNV-Pakete nach Ausschreibungen vergeben. Als Pilotprojekte können die Aلسنبahn und die Strecke Landstuhl – Kusel genannt werden. Trans Regio bediente die Strecke acht Jahre lang mit silberlackierten RS 1, bevor die DB Regio AG sie – wiederum nach einer Ausschreibung – im Jahr 2008 zurückgewann. Im Ergebnis konnte, durch die größeren Finanzierungsspielräume als Folge der wettbewerbsbedingten Effizienzgewinne, der Zugverkehr im ganzen Land massiv ausgeweitet und dabei zwischen 1994 und 2002 insgesamt zehn Strecken bzw. Streckenabschnitte für den Regelverkehr reaktiviert werden. Hinzu kommen vier Ergänzungsstrecken für den Ausflugsverkehr, die mit Verbund- oder DB-Tickets genutzt werden können. Die bekanntesten sind die Strecke Monsheim – Münchweiler zur Erschließung der

Weinbau- und Wanderregion Zellertal sowie die Wieslauterbahn im südwestpfälzischen Dahner Felsenland. Mit dem Weinstraßen- und Rheintal-Express knüpft der ZSPNV Süd an die Tradition der früheren Schnellzüge zwischen der Region Oberrhein und dem Mittelrheintal an – sie nutzen eine Verbindungskurve bei Hochspeyer, die die Bundesbahn schon hatte abreißen wollen.

Natürlich wurde das sma-Konzept von 1993 nicht 1:1 umgesetzt. Die oben erwähnte Neubaustrecke in der Südpfalz

wird wohl niemals gebaut werden, stattdessen sollen Ausbaumaßnahmen die Strecke beschleunigen. Der Neigezug-einsatz vor allem zwischen Saarbrücken und Mainz war eine Serie der Pleiten und Pannen: Um Geld zu sparen, kaufte die DB die neuen Adtranz-611 anstelle der zunächst vorgesehenen Duewag 610. Die aus der Militärtechnik abgeleitete Neige-technik wurde beim Kunden erprobt und so wurde aus dem „Pendolino“ rasch der „Pannolino“: Gegenläufiges Neigen und Probleme am Fahrgestell waren nur ein Aspekt. Defekte Toiletten und Zugführer, welche dann die Fahrgäste im Gänse-marsch zur Bahnhofstoilette führten, sorgten für dramatische Schlagzeilen in der regionalen Presse („Fahrgäste schrien, hatten Angst“), deren Wahrheitsgehalt durchaus angezweifelt werden darf.



Aus der zweiten Etage sieht man besser: Ein Doppelstockzug an der Luitpoldbrücke bei Oberhausen an der früheren bayerischen / preußischen Grenze.



Die Pfalzbahn stellte im Sommer 2013 mit dem historischen Schienenbus den Schülerverkehr zwischen Wörrstadt und Alzey sicher.

Zweifelsfrei zutreffend ist: Zeitweise befand sich die gesamte Fahrzeugflotte auf dem Abstellgleis. Der ab 1998 eingesetzte Nachfolger der Baureihe 612 wurde erst dann zuverlässiger, als die Neigetechnik abgeschaltet wurde. Doch glücklicherweise konnte dies dem Erfolg des Rheinland-Pfalz-Taktes nicht dauerhaft schaden.

Denn auf vielen Strecken wurde der Wochenendverkehr wiedereingeführt



und das Angebot außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit nicht nur vertaktet, sondern insgesamt verdichtet. Zwischen 1994 und 2015 wurden rund 50% mehr ZugKm bestellt, die Nachfrage hatte sich insgesamt, vom allerdings recht niedrigen Niveau, etwa verdoppelt. Dazu beigetragen hat die Gründung der Verkehrsverbünde mit den unternehmensübergreifenden Tickets – was heute eine Selbstverständlichkeit ist, war damals ein schwieriger Schritt. Und funktioniert nur, weil das Land den Bahn- und Busunternehmen die sogenannten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste ausgleicht.

Dazwischen immer wieder besondere Highlights: Im Jahr 2003 wurde die erste Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar in Betrieb genommen – die DB Regio konnte sich bei dem bislang größten Wettbewerbsverfahren durchsetzen: Gemeinsam mit Baden-Württemberg und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (als Aufgabenträger für Südhessen) einge-

Ab September 1996 befuhr der Vt 611, gerne auch Pannolino genannt, die Nahestrecke.

führt, wurde sie Zug um Zug erweitert. Baulicher Fixpunkt war die zweite Rheinbrücke direkt parallel zur vorhandenen zwischen Mannheim und Ludwigshafen.

Nicht zu vergessen ist die Inbetriebnahme der Stadtbahnlagen nach Wörth und Germersheim und deren Integration in das Karlsruher Modell – hier fährt die kommunale Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft. Im Jahr 2006 wurde die S-Bahn zur Fußballbahn: Die WM-Spiele in Kaiserslautern sorgten nicht nur in der Innenstadt für viele rauschende Fußballfeste, sondern auf der Schiene für Höchstleistungen. An den fünf Spieltagen wurden 130 000 Fans mit der Bahn zum ‚Betze‘ gebracht. Alleine bei den beiden Italienspielen jeweils 30 000!

Der nächste Schritt: Rheinland-Pfalz-Takt 2015

Insbesondere für die westlichen Landes- teile brachten die Jahre nach der Bahnreform aber auch massive Nachteile: DB Fernverkehr zog sich sukzessive von der Mosel, der Saarstrecke, aber auch aus der Pfalz zurück. Der IC-Knoten Mannheim war für Trier, die Eifel und das Saartal auf der Schiene in der Praxis nicht mehr zu erreichen. Deshalb entwickelten die beiden Zweckverbände sowie das Eisenbahnreferat des Landesverkehrs-

nisteriums ein Konzept zur Verknüpfung der Oberzentren. Unter dem Stichwort „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ wurde es auf der bislang einzigen gemeinsamen Gremienversammlung der beiden Zweckverbände im Jahr 2008 einstimmig verabschiedet und sah eine umfassende Angebotsausweitung vor: Mit dem Start im Dezember 2014 wurde das Nahverkehrsangebot auf der Schiene sukzessive um weitere 20% mehr Zugkilometer gesteigert. Final sollten dann jährlich etwa 40 Millionen Zugkilometer für eine weitere Verbesserung der Mobilitätschancen im ganzen Land sorgen – und gleichzeitig den Wohn- und Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz stärken.

Kernelement ist dabei ein vier Linien umfassendes Regional-Express-Netz, welches täglich im Stunden- bzw. 2-Stundentakt bedient wird und heute unter dem Markennamen SÜWEX für ein attraktives Angebot steht. Betreiber ist, nach europaweiter Ausschreibung, die DB Regio. Die Angebote auf den beiden weiteren (dieselbetriebenen) Regional-Expresslinien von Frankfurt/M über Bad Kreuznach nach Saarbrücken sowie Karlsruhe – Neustadt/W – Kaiserslautern wurden ausgeweitet und durch eine tägliche, zweistündliche RE-Linie zwischen Kaiserslautern und Koblenz ergänzt. An der Nahe wurde der im Saarland elektrifizierte Abschnitt über

Türkismühle hinaus bis nach Neubrücke erweitert, wodurch die Regionalbahnlinie aus Saarbrücken zum Standort des Umwelt-Campus verlängert werden konnte. Gleichzeitig wurde die Strecke Heimbach – Baumholder reaktiviert, der letzte Personenzug war hier im Sommer 1981 unterwegs.

Um die neuen Fahrpläne umsetzen zu können, musste häufig die Infrastruktur ausgebaut werden. Hierzu gehört die Verlängerung von Bahnsteigen zur Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten (Strecke Mainz – Alzey), die (Wieder-)Errichtung von Kreuzungsbahnhöfen (z. B. Kirchheim und Wörrstadt) oder zusätzliche Signale. Der Bau des Kreuzungsbahnhofs Kirchheim/Weinstraße ist ein bemerkenswertes Beispiel dafür, wie der Schienenausbau behindert werden kann:

Weil durch die Kreuzung der Züge die Schranken der Ortsdurchfahrt der B 271 länger geschlossen sein würden, regten sich Proteste. Schnell war klar, der Bahnhof wird erst dann ausgebaut, wenn die Umgehungsstraße fertig ist: Also würde das Angebot auf der Schiene erst verbessert werden können, wenn die parallele Straße einen Zeitvorteil erhalten hat. Doch der Gipfel war die Festlegung im Planfeststellungsbeschluss, es dürfe nur außerhalb der Biergartensaison gebaut werden. Aufgrund dieser absurden Bestimmung klagte die bundeseigene DB Netz AG gegen die Bundesbehörde Eisenbahn-Bundesamt. Glücklicherweise mit Erfolg: Nun wird, im Jahre 2022, das zweite Gleis errichtet und im Dezember werden die ersten Zugkreuzungen stattfinden. Nur zur Erinnerung: Die Inbetriebnahme sollte ursprünglich im Jahre 2015 erfolgen.



Koblenz und Kaiserslautern werden im 2-Stundentakt mit dem RE 17 von Vlexx bedient. Die alte Signaltechnik in Altenbamberg ist jedoch Geschichte.



Finanzierung der neuen Angebote

Die für den Ausbau der Infrastruktur nötigen Finanzmittel kommen aus unterschiedlichen Quellen: An erster Stelle stehen Mittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes im Rahmen des Schienenwegeausbaugesetzes. Hinzukommen Gelder aus dem Landeshaushalt, den Löwenanteil machen dabei die zweckgebundenen Zuweisungen des Bundes, die sogenannten Regionalisierungsmittel aus. Die Realisierung von Großprojekten wie die

S-Bahn Rhein-Neckar oder die Stadtbahnerweiterung im Landkreis Germersheim wurden und werden aus dem Bundes-GVFG-Programm gefördert, wobei der Landes- und kommunale Anteil bis zur jüngsten Änderung mit 40% zuzüglich der Planungskosten beachtlich blieb.

Direkt von den Zweckverbänden und somit indirekt vom Land zu finanzieren sind die Betriebskosten für die Verkehre selbst. Von Anfang an war klar, dass vor einer solch massiven Ausweitung sorgfältig gerechnet werden muss. Externe Gutachter wurden mit Wirtschaftlich-



keitsprüfungen beauftragt. Die Gegenfinanzierung macht einen „Dreiklang“ aus:

1. Effizienzsteigerung durch optimierte Fahrzeugumläufe,
2. Mehreinnahmen bei den Fahrgelderlösen durch die Angebotsausweitung, die wiederum zu mehr Fahrgästen führen und
3. geringere Zuschüsse pro Zugkilometer, vor allem bei den erstmals im Wettbewerb vergebenen Netzen.

Doch das in sich schlüssige Konzept wurde von zwei Seiten angegriffen: Tras-

Durchbruch für Trans Regio:
Seit 2008 betreibt das Unternehmen die Mittelrheinbahn.

sen- und Stationspreise stiegen höher als 2008 absehbar und die Bankenkrise führte indirekt zu teureren Angeboten. Eine weitere Unbekannte war die Höhe der künftig verfügbaren Bundesmittel aus dem Regionalisierungsgesetz. Aus vergaberechtlichen Gründen mussten zudem bei einzelnen Verfahren auch Erlösgarantien ausgesprochen werden. Mittlerweile werden die neuen Verträge als sogenannte Bruttoverträge ausgeschrieben: Die öffentliche Hand hat zwar nun das Auslastungsrisiko, ist dafür aber freier in der Tarifgestaltung und die Unternehmen kalkulieren keine Risiken bei den Einnahmen ein, was in diesem Punkt zu geringen Zuschüssen führt.

Neue Fahrzeuge

Der Wandel im SPNV zeigt sich auch beim Fahrzeugeinsatz: Zunächst erfolgte die Ablösung der zwischenzeitlich rot lackierten Silberlinge: zunächst oft durch Doppelstockwagen, bald durch Triebwagen der Baureihe 425. Auf den Dieselstrecken fahren heute fast nur noch Triebwagen mit Klimaanlage und bekamen von der Industrie klingende

Namen: Desiros, Talente und Lint fahren heute nach Alzey, Bad Kreuznach oder Pirmasens. Der nun in die Jahre gekommene 628 erweist sich aber als robuste Rückfallebene, wenn es für die neuen Züge mal wieder keine Ersatzteile gibt. Am Mittelrhein setzt Trans Regio den Desiro Mainline ein – im Gegensatz zu seinem Dieselbruder ausgesprochen zuverlässig und seit zwei Jahren ergänzt durch sechs Mireo, ebenfalls aus dem Hause Siemens. Der gleiche Fahrzeugtyp fährt seit Dezember 2021 als S 6 zwischen Mainz und Mannheim. Die benachbarte S-Bahn Rhein-Main führte auf der S 8 von Frankfurt über Mainz nach Wiesbaden mit dem Typ 423. Die hessische Landesbahn bedient mit den attraktiv lackierten Alstom Coradia Continental die Strecke Wiesbaden – Darmstadt im Rahmen des Südhessennetzes. Den gleichen Fahrzeugtyp setzt die DB Regio bei den Regionalbahnen zwischen Kaiserslautern, Homburg/Saar und Saarbrücken ein. Für den SÜWEX kaufte die DB den Stadler Flirt – mit rund 90 Metern und 270 Sitzplätzen der aktuell längste Triebwagen im Süden des Landes. Ein gern gesehener Exot ist der Baleine der SNCF: Die blauen Triebwagen vom Typ Alstom Coradia A TER sind aktuell die einzigen Fahrzeuge, mit denen umsteigefreie Züge von Strasbourg in die Pfalz gefahren werden können. Sie verfügen über die nötigen signaltech-

nischen Einrichtungen für die Fahrten beiderseits der Grenzen. Im Rahmen einer umfassenden Kooperation zwischen dem ZSPNV Süd, der Region Grand Est, der SNCF und der DB Regio gibt es seit einigen Jahren ganzjährig den Strasbourg-Express am Wochenende entlang der Weinstraße und, als neuestes saisonales Angebot, den Oberrhein-Express dreimal samstags und sonntags direkt ab Wörth in die elsässische Metropole. Für alle andere Triebwagen, die von der Pfalz das Grenzflüsschen Lauter überqueren, ist in den Bahnhöfen Wissembourg und Lauterbourg Fahrtende und man muss umsteigen.

Resümee

Mit Rheinland-Pfalz 2015 starteten Land und Zweckverbände ein ambitioniertes Projekt, das nur dort nicht umgesetzt wurde, wo die Infrastruktur nicht fertiggestellt werden konnte oder die nötigen Trassen nicht zur Verfügung stehen. Doch heute, im Jahr 2022, stehen wir am Beginn des Folgeprojekts. Die Arbeiten am Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus wurden kürzlich gestartet.



Mit historischen Fahrzeugen unterwegs

Von Anfang an setzte der ZSPNV darauf, die Technik vergangener Tage zu nutzen, um potenzielle Kunden für die Eisenbahn zu interessieren und sie wieder an die Schiene heranzuführen. Die beste Magnetwirkung haben, auch heute noch, die Dampfloks. Sie erinnern an die „gute alte Eisenbahn“ und bieten mit Treibstangen und Dampfvolken ein die Sinne ansprechendes Technikerlebnis. Das sogenannte ‚Wasserfassen‘, einst an größeren Zwischenbahnhöfen mit speziellen Kranen direkt am Bahnsteig eine Angelegenheit von wenigen Minuten, kann heute nur noch mit Hilfe von Hydranten und langen Schläuchen erfolgen – gerne sind dabei die örtlichen Feuerwehren im Rahmen einer Übung mit von der Partie.

Bei Eisenbahnfesten bilden die mit Dampfloks geführten Nostalgiezüge einen Dreh- und Angelpunkt. Eisenbahnfreunde aus aller Welt kamen in den Jahren 2000, 2005, 2009 und 2014 zu den großen ‚Plandampf‘-Veranstaltungen, bei denen zahlreiche Nostalgie-

züge über mehrere Tage in der ganzen Pfalz unterwegs waren. Ein besonderer Höhepunkt war die gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar ausgerichtete Veranstaltung „Reisen wie vor 50 Jahren“ Ende September 2009. Mit einer handvoll und weitgehend ehrenamtlich tätigen Schar von Eisenbahnenthusiasten wurden authentisch durchgestaltete Reisezüge der 1960er Jahre aufs Gleis gesetzt. Am Wochenende zuvor wurde 150 Jahre Eisenbahn im Nahetal gefeiert und das Ganze miteinander verknüpft.

Auch mit historischen Dieseltriebwagen wie dem nahezu unverwüchtlichen Schienenbus oder den im Dahner Felsenland eingesetzten, im Innenraum völlig detailgetreu restaurierten Esslinger Triebwagen wurden in den vergangenen Jahren ebenfalls viele Hunderte Bahnkunden vor allem in der Pfalz befördert. Vor allem im Zellertal und auf der Wieslauterbahn haben die roten Fahrzeuge die Fahrgäste begeistert. Dem Charme des robusten Alten konnte sich auch der



Südwestrundfunk nicht entziehen: Als beim Stellwerksausfall in Mainz im Jahr 2013 die DB Regio das Problem hatte, rund um Alzey nicht mehr alle Züge fahren zu können, charterte der ZSPNV kurzerhand den Uerdinger des kleinen Bahnunternehmens ‚Pfalzbahn‘ und stellte somit die Schülerbeförderung für den Schulstandort Wörrstadt sicher. Als Belohnung gab es das Lob der Fahrgäste und einen Bericht in der Landesschau. Leider stehen beide Fahrzeuge heute nicht mehr zur Verfügung, weil ihre Unterhaltung sehr aufwendig ist.

Mit dem Museum und dem angeschlossenen Betriebswerk der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte in Neustadt kann weiterhin auf eine speziell auf Dampfloks ausgelegte Infrastruktur mit Wasserkrän und Drehscheibe zurückgegriffen werden, die zum Beispiel im kommenden Herbst beim großen Eisenbahnfest als Dreh- und Angelpunkt des Betriebs dienen wird.

Für den ZSPNV unterwegs:

Historische Züge mit Dampf und Diesel





Beim Plandampf 2005 befuhr ein völlig authentisch nachgebildeter Güterzug der 1960er die Alsenzbahn.

Güterverkehr im Wandel der Zeit

Beim Bau der Eisenbahnstrecken war der Güterverkehr noch ein wesentlicher Faktor. Seit den 1950er Jahren zog sich die Bahn aus der Fläche zurück. Der Strukturwandel führte zu einem deutlich veränderten Bild der Frachtenzüge. Ein Wechselspiel aus Ausbau des Straßennetzes, steuerlichen Rahmenbedingungen wie auch mangelnde Automatisierung im Güterverkehr führten zur Aufgabe der Bedienung vieler Strecken und der Konzentration auf Ganzzüge, die nicht mehr rangiert werden müssen.

Allerdings spielten häufig auch kaum nachvollziehbare Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zur Aufgabe von Teilstrecken: Wenn aus Bedienungsnetzen einzelne Äste herausbrachen, weil Gleisanschlüsse gekündigt oder wenig genutzte Tarifpunkte geschlossen wurden, dann war die Konsequenz vorhersehbar: Die sukzessive Aufgabe der Fläche. Wurden bis in die 1980er Jahren hinein noch Verteilerknoten wie Bad Kreuznach oder Pirmasens mit Fahrten entlang der Nahe,

ins Glantal oder in die gesamte Südpfalz bedient, so gibt es den sogenannten Einzelwagenladungsverkehr heute fast nur noch rund um die Städte Mainz und Ludwigshafen mit den Industrieananschließern. Die Zeiten, in denen mit einer Diesellok – oft die unverwüstliche V 100 – über verwegene wirkende Anschlussgleise einzelne Güterwagen direkt aufs Werkgelände gebracht wurden, scheinen unwiederbringlich vorbei zu sein.



Truppen- und Kalkzüge fuhren noch vor rund 20 Jahren an Nahe und Alsenz. Der letzte Dampzug war aber schon 1975 unterwegs.

Die im Kaiserslauterer Stadtteil Einsiedlerhof – einst wohnten hier hauptsächlich Eisenbahner und, deutlich in der Minderheit, ‚Opelaner‘ – liegenden großen Bahnflächen des Rangierbahnhofs wurden vor Jahren teilweise stillgelegt, die Umstellung auf elektronische Signaltechnik gab den endgültigen Anstoß zur Reduzierung der Gleise. Mehrere lokale Anschließer sorgen noch für etwas Bewegung auf dem Ablaufberg, aus Rammelsbach bei Kusel kommen Schotterzüge. Für den Durchgangsverkehr ist er eine wichtige Zwischenstation, um Wagengruppen aufzunehmen oder einfach nur zur Zwischenpufferung, wenn es in Saarbrücken oder Mannheim eng auf den dortigen Gleisen wird.



Die Hafengebiete und Terminals in Mainz, Worms, Wörth und Germersheim sind Start und Ziel von Güterzügen, das BASF-Terminal bei Ludwigshafen Oppau bekommt eine eigene Zufahrt von der Strecke Mannheim – Worms.

Eine kleine Renaissance erfährt der Rüben- und Zuckerverkehr: Bis in die 1990er Jahre hinein erwachte so manche Strecke im Herbst aus einer Art Dornröschenschlaf: Hunderte offener Güterwagen wurden von den Abstellgleisen geholt und transportierten eine im Endprodukt süße, aber nicht so ganz gesunde Fracht: Die ‚Beta Vulgaris‘, besser bekannt als Zuckerrübe. In Rheinhessen und in der Südpfalz starteten im Herbst täglich schwerste Ganzzüge, um sie vor allem nach Neuffstein zu bringen. Heute macht dies der LKW und verstopft die Straßen zusätzlich. Wenigstens für den Zuckertransport wird die Schiene wieder gebraucht und sorgt so für eine Nutzung der kurzen Strecke östlich von Grünstadt,

die deshalb von der Bahn in private Hände gegeben wurde.

Doch auch neue Techniken könnten für neue Chancen sorgen: Die automatische Kupplung – in den USA seit Jahrzehnten Standard – soll nun ernsthaft realisiert werden. Dual-Mode-Lokomotiven fahren elektrisch auf der langen Distanz und haben ein PowerPack für die letzte Meile dort an Bord, wo die Oberleitung fehlt. Die Zukunft der Bahn: Sie muss nicht nur im Container- oder Ganzzugverkehr liegen.

Ein bedeutender Kunde war über Jahre hinweg das Militär: Der gesamte Hunsrück, der Bahnhof Kusel sowie die Standorte im Nahetal waren ständiges Ziel von Material- und Truppenzügen. Heute sind noch die US-Stützpunkte in und bei Kaiserslautern sowie der Truppenübungsplatz Baumholder über die Schiene angebunden. Doch extra vorzuhaltender Dampf- oder Dieselloks wie noch bis in die 1980er Jahre hinein bedarf es nicht mehr.

Der Güterverkehr nutzt heute das südliche Rheinland-Pfalz vor allem als Transitroute: Die Achse Mannheim – Metz führt durch den Pfälzerwald und der EU-Korridor Holland/Belgien – Schweiz – Genua führt zu so einer immensen Lärmbelastung, dass es den Menschen im Mittelrheintal schon lange zu viel ist: Eine Neubaustrecke durch Westerwald und Taunus soll Entlastung schaffen, doch bis zu einer Realisierung wird es Jahrzehnte dauern. Bis dahin kann die ganze Bandbreite des europäischen Schienengüterverkehrs im Wettstreit mit der Rheinschifffahrt beobachtet werden. Die LKW-Kolonnen auf der Autobahn sind weit weg. Aber ohne die Bahn dürfte der Klimaschutz vollends scheitern – und ein Befahren der A61 wäre ein kaum realisierbares Unterfangen.



Der linke Rhein ist heute Teil eines stark befahrenen Güterzugkorridors von der Nordsee bis zum Mittelmeer und wird von der DB sowie vielen privaten Bahnunternehmen genutzt.

1968 fuhren die Züge von Frankfurt nach Paris mit der legendären V 200 über Bad Kreuznach und die Alsenzbahn.



Mit dem ICE nach Paris

Mit der Inbetriebnahme der ersten Bahnlinien eröffneten sich völlig neue Möglichkeiten, die durchaus mit den Reisezeitverkürzungen der letzten Jahre verglichen werden können: Statt tagelanger Postkutschenfahrten über eine Tagesdistanz entfernt, trug die Schiene zum Zusammenrücken Deutschlands und Europas bei.

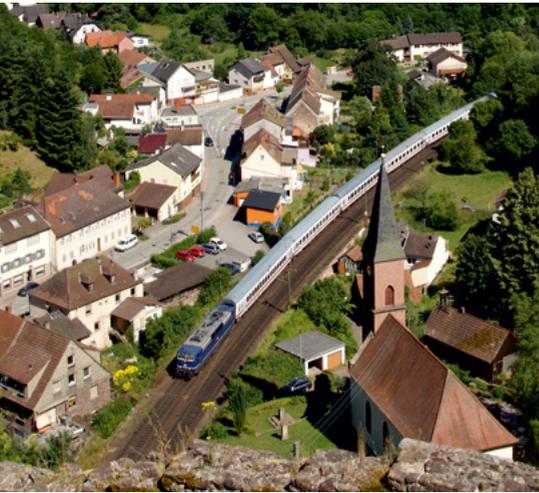
Die Pfalz und Rheinhessen waren dabei schon immer auch Teil der Langstreckendistanzen: Besonders das Mittelrheintal ist eng verknüpft mit klangvollen Zugnamen wie Rheingold, Wörthersee- und Rivera-Express. Längere Zugreisen waren Ende des 19. Jahrhunderts bis weit ins 20. Jahrhundert hinein Luxus. Urlaub für die meisten Menschen sowieso.

1891 führte die preußische Staatsbahn für längere Distanzen die ersten nach US-amerikanischem Vorbild gebauten Durchgangswagen ein, welche sogleich dem noch heute bekannten D-Zug seinen Namen gaben. Speise- und Schlafwagen sorgten für Annehmlichkeiten für die Begüterten. Über die Alsenzbahn und die Strecken im besetzten Elsass rollten die Züge zwischen den Seehäfen

und der Schweiz – mit Halt im kleinen Dorf Enkenbach, weil der Umweg über Kaiserslautern zu aufwendig war. Die Langstreckenläufe der Kriegszeit klangen nur auf dem Papier gut, denn sie brachten die Soldaten in den Tod. Nach der Befreiung von der Nazi-Schreckensherrschaft übernahmen die Franzosen das Regiment und schickten bald neueste Triebwagen auf den Weg nach Frankfurt/M. Auf direktem Weg über die heute als Zellertalbahn bekannte Linie unterhalb des Donnersbergs – und ließen den später von einem völlig deplatzierten Bahnvorstand als Milchkanne denunzierten Mannheimer Hauptbahnhof links liegen. Der war und ist trotzdem schon immer der wichtigste Dreh- und Angelpunkt für den Bahnverkehr links des Rheins.



Mainz wird über die ICE-Linie 50 mit der Partnerstadt Erfurt verbunden. Für 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland bekam ein ICE der Bahn AG eine Sonderlackierung.



Um bei den Fernzügen nach Paris den Lokwechsel zu sparen, kaufte die Bundesbahn in den 1970er Jahren Mehrsystemloks der Baureihe 181. Heute fahren nur ICE.

In den 1960er Jahren führten dann die europäischen Bahnen den TEE ein: Der Trans Europa-Express setzte Maßstäbe auf der Schiene und stand Mitte der 1970er Jahre textlich Pate für die gleichnamige Langspielplatte der deutschen Avantgarde-Band Kraftwerk. Neues gab es aber nicht nur musikalisch: Die baulichen Vorzüge der Abteilwagen der 60er und 70er Jahre sorgten vor allem bei der jungen Generation für eine völlig neue Mobilität: Interrailer und Tramper-Monatsticket-NutzerInnen zogen die Sitze (sechs pro Abteil) zu einer Art Bett komplett flach und sparten so die Übernachtung in der Jugendherberge. Und jede

Menge Zeit sowieso. Das war spätestens der Bahn AG ein Dorn im Auge, weil der Platz schlecht ausgenutzt wurde.

Mit dem Interregio setzte noch die Behördenbahn 1988 einen Zug aufs Gleis, dessen Konzept mit innovativ unzureichend beschrieben ist: Alte Abteilwagen wurden entkernt und mit vielen Glas-elementen und in neuen Farben neu aufgebaut: Abteile im Wechsel mit aus Großraumwagen bekannten Sitzgruppen boten für die meisten Reisebedürfnisse die passende Sitzplatzumgebung. Selbst an Kinder wurde gedacht: Auf dem erhöhten Kleinsitz konnte der mitreisende Nachwuchs dort nach draußen schauen, wo sonst der Fensterrahmen der jungen Neugier ein Ende setzte. Selbst das Zugbistro verdiente seinen Namen. Die Bahn schuf mit vertakteten Fahrpläne im Zweistundentakt ein erstklassiges Angebot abseits der InterCity-Linien. Von Trier oder Saarbrücken nach Stuttgart, von Trier an die Nordsee und von Köln entlang des Rheins bis Mainz und weiter nach Heidelberg. Doch auch dieser Zug war der Bahn bald ein Dorn im Auge und schickte ihn Zug um Zug aufs Abstellgleis.

Verreisen mit der Bahn: Umsteigefreie Züge nach Westerland, Prag, Rom, Warschau, auf den Balkan nach Belgrad („Jugoslavia-Express“) oder noch weiter mit

„Hellas-Express“ nach Athen – mit Halten beispielsweise in Worms oder Ludwigshafen Hbf. – gibt schon lange nicht mehr. Die Zahl der Fernverkehrshalte in Bingen oder auch Kaiserslautern ist drastisch zurückgegangen. Dafür kann man heute mit der Bahn einen Tagesausflug nach Paris unternehmen: 2 h 30 von der Seine in die Westpfalz. Schneller ist man nur mit dem Finger auf der Landkarte. Und wo der ICE nicht hält, bringen uns der SÜWEX oder die Express-Züge von Vlexx bequem zum nächsten Fernverkehrsbahnhof. Oft im Stundentakt. Doch nichts ist so gut, dass es nicht verbessert werden könnte. Die Hoffnungen richteten sich auf den Deutschland-Takt. Und dass sich der Bundesverkehrsminister mal das Grundgesetz etwas genauer anschaut.

Dort steht nach Auffassung namhafter Experten, dass der Bund selbst und nicht sein Unternehmen Bahn AG verantwortlich ist dafür, was im Fernverkehr auf der Schiene rollt. Auch durch die Pfalz und durch Rheinhessen.

Beim Eisenbahnfest 2009 setzte der ZSPNV einen authentischen Schnellzug der 1960er Jahre ein.



Die Bundesbahn schuf mit dem Interregio einen vielfältigen und innovativen Nachfolger des alten D-Zuges. Doch die Bahn AG stellte ihn wieder auf das Abstellgleis.



Zukunft: Bitte steigen Sie ein

„Zukunft braucht Herkunft“ titelte Odo Marquard. Natürlich hatte der Gießener Philosophieprofessor kaum die Eisenbahn im Blick, aber für die kommenden Projekte nimmt der Zweckverband SPNV Süd immer wieder Bezug auf verschollen geglaubte, erfolgreiche Errungenschaften des Bahnverkehrs.

Mit dem batteriehybriden Akkuzug für die Süd- und Westpfalz revitalisiert der ZSPNV im Verbund mit den Partnern in Baden-Württemberg und im Saarland eine Fahrzeugidee, welche die Bundesbahningenieure Ende der 1970er Jahre zur Baureife brachten, aber dann doch in der Schublade verschwand: Der ETLO (Elektrotriebwagen mit Lademöglichkeit aus der Oberleitung (damals als Baureihe 528 abgeleitet aus der Vorserienversion des damals langzeiterprobten Dieseltriebwagens Vt 628) bringt nun, rund 40 Jahre später, den lokal emissionsfreien Schienenverkehr dorthin, wo die klassische Elektrifizierung vorläufig nicht zu realisieren ist.

Auch die geplanten grenzüberschreitenden Ausbauplanungen finden ihren Widerhall in der Eisenbahngeschichte: Die bei Wissembourg und Lauterbourg über die Staatsgrenze führenden Strecken dienten einst keineswegs nur dem kleinen Grenzverkehr. Die nun geplanten stündlichen Direktverbindungen von und

nach Strasbourg werden ihre Beiträge zum weiteren Zusammenwachsen der europäischen Region und einer klimafreundlicheren Mobilität leisten.

Für die bekannten S-Bahn und Stadtbahnprojekte gibt es konkrete Ausbauiden: Rund um die Ballungs- und Verdichtungsräume sind die Verlagerungspotenziale und somit die Klimaschutzeffekte am größten. Gleichzeitig ist die Wiedererschließung der ländlichen Räume eine Herausforderung: Regional angepasste Konzepte mit Schienen- und Busverbindungen werden erarbeitet, um für mehr Mobilitätschancen jenseits des Autos zu sorgen und somit auf eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hinzuwirken.

Steigen Sie ein in die Zukunftskonzepte, die der ZSPNV Süd in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsministerium und den Verkehrsverbänden, aber auch den benachbarten Partnern außerhalb des Landes umsetzen möchte.

Ein besonders erfolgreiches Projekt: Die S-Bahn Rhein-Neckar

Die S-Bahn Rhein-Neckar startete im Dezember 2003 und gilt als eines der wichtigsten Erfolgsprojekte im Rheinland-Pfalz-Takt. Mit den ersten Untersuchungen für einen 'Nahschnellverkehr Rhein-Neckar' wurde schon 1978 der konzeptionelle Startschuss gegeben.



Im Gegensatz zu den meisten S-Bahn-Projekten war von Beginn an klar, dass es keine eigenen Gleise geben würde, was nach wie vor eine besondere Herausforderung an Fahrplan- und Betriebsqualität darstellt. Baulicher Kern war der Neubau der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim als Ergänzung zur bestehenden nur zweigleisigen Stromquerung. Direkt im Anschluss an die neue Brücke wurde mit dem Bau der Station Ludwigshafen Mitte ein Fehler der früheren Stadtplanung korrigiert: Die Chemiestadt bekam wieder einen Bahnhof mit direktem Zugang zur Innenstadt. Alle Stationen des neuen Netzes wurden modernisiert, einheitlich durchgestaltet und barrierefrei ausgebaut. Der gesamte Bauprozess bis zur Realisierung der folgenden zweiten Baustufe wurde durch einen speziellen Arbeitskreis der DB Netze, der drei Aufgabenträger aus Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen sowie der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften begleitet, weil die Vergabe der Verkehrsleistungen und die damit fixierte Betriebsaufnahme ein straffes Zeitmanagement erforderten. Ende der 1990er Jahre wurde die bis dahin größte europaweite Ausschreibung eines SPNV-Netzes durchgeführt, bei der sich am Ende die DB Regio durchsetzte. Die Betriebsaufnahme erfolgte zunächst auf den Linien Osterburken – Mannheim – Kaiserslautern (S 1+S 2)



Die S-Bahn Rhein-Neckar fährt in vier Bundesländern. Der Triebwagen Germersheim fährt ins hessische Neckartal, ins Saarland und nach Heidelberg. Und natürlich in der Pfalz.

sowie Karlsruhe – Heidelberg – Speyer (S 3 + S 4). Im Jahr 2006 folgte die Verlängerung der S 1 nach Homburg/Saar, im Jahr 2008 fuhren die ersten S-Bahnen nach Germersheim. Schon ein Jahr später folgte die Verlängerung über die Germersheimer Rheinbrücke, wodurch Bruchsal nun von zwei Seiten an das Netz angeschlossen wurde. Als letzter Abschnitt der Stufe 1 wurde die Strecke in die BASF elektrifiziert und im Dezember 2018 in das Netz einbezogen.

Die zweite Ausbaustufe integrierte auf rheinland-pfälzischer Seite die Strecke Mainz – Mannheim, die Stationsausbauten waren schon Anfang 2018 abgeschlossen, sodass die bisherige Regio-nahbahnlinie 44 vorzeitig ab Juni 2018 mit barrierefreien S-Bahn-Triebwagen als S 6 betrieben wurde.

Ein Erfolgsmodell wird weiterentwickelt

Parallel zum Infrastrukturausbau wurde der Betrieb neu vergeben: Das Los 1 umfasste die Strecken der ersten Ausbaustufe, das Los 2 die neuen Linien in den Kraichgau, in Südhessen sowie die künftigen Linien nach Karlsruhe und Mainz. Bei beiden Losen konnte sich DB Regio im Wettbewerb durchsetzen. Während im Los 1 weitgehend runderneuerte S-Bahn-Triebwagen vom Typ 425 zum Einsatz kommen, fahren im Los 2 die neuen Mireo-Triebwagen der Firma Siemens. Die neuen energieeffizienten Fahrzeuge erreichen seit Dezember 2021 die Landeshauptstadt Mainz. Das neue Design innen und außen ist ausdrucksstark, ein großer Mehrzweckraum für

Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder, Steckdosen für Laptops plus Smartphones machen ein Plus an Komfort aus. Außerdem zahlen die Aufgabenträger das für die KundInnen kostenfreie WLAN.

Gemeinsam mit den schon in Baden-Württemberg eingesetzten Fahrzeugen sowie den nun 91 älteren roten S-Bahnen wird die insgesamt 57 Mireo-Triebwagen umfassende Flotte im rheinland-pfälzischen Werk Ludwigshafen gewartet, wodurch über die bis Ende 2033 bzw. 2034 geltenden Verkehrsverträge zahlreiche qualifizierte EisenbahnerInnen-Arbeitsplätze gesichert werden.



Neu ist der Mireo seit 2021 auf der Linie Mainz – Worms – Mannheim unterwegs.

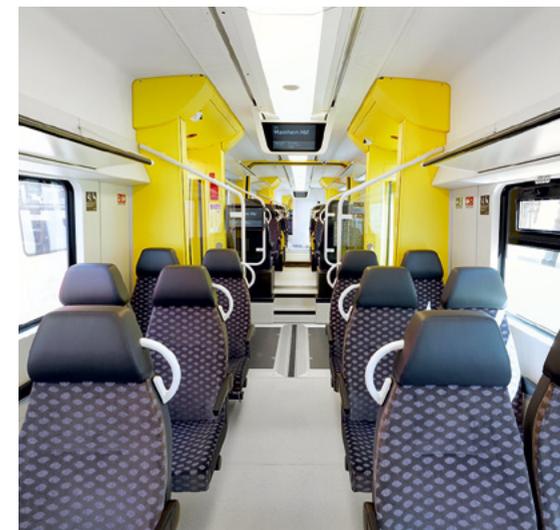
Ein Erfolgsmodell wird weiterentwickelt

Mehr Platz in der S-Bahn

Mit der Inbetriebnahme der Mireo-Fahrzeuge stellte sich die Frage, was mit den bis dahin nach Mainz eingesetzten Fahrzeugen passieren soll. Der ZSPNV Süd und das Land Baden-Württemberg griffen zu und vereinbarten mit der DB Regio, dass die erst vor einigen Jahren renovierten 14 S-Bahn-Züge in der Region bleiben. Weil sie völlig baugleich mit den Zügen der Linien 1-4 sind, werden sie fortan für die Verstärkung bislang überfüllter S-Bahnfahrten, aber auch zum Ersatz älterer Fahrzeuge eingesetzt. Denn zuvor konnte für die rund 34 000 MitarbeiterInnen der BASF ein Job-Ticket eingeführt werden, sodass – nach Bewältigung der Covid-Pandemie – mit wieder deutlich steigenden Fahrgastzahlen gerechnet wird. Das Land Rheinland-Pfalz sagte seine finanzielle Unterstützung zu, denn mit jährlich 2,5 Mio. € allein für die elf für Rheinland-Pfalz ‚gebuchten‘ Triebwagen bedeutet dieser Gewinn an Komfort auch eine finanzielle Herausforderung.

Mehr umsteigefreie Fahrten mit der S-Bahn Rhein-Neckar

Nächster großer Schritt beim Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar wird die für Dezember 2023 vereinbarte Verlängerung



Der Mireo unterscheidet sich auch innen deutlich vom ET 425.

der Linie S 3 über Germersheim hinaus nach Wörth und Karlsruhe sein. Künftig fahren die beiden erfolgreichen Konzepte (S-Bahn und Stadtbahn) parallel: Dann ersetzt die S 3 nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit die Fahrten der bisherigen Karlsruher Stadtbahnlinie S 52 und Direktfahrten zu den ICE-Bahnhöfen Karlsruhe und Mannheim. Natürlich in beide Richtungen. Das tägliche Angebot der bisherigen Karlsruher Stadtbahnlinie S 51 der AVG, die alle Unterwegsstationen zwischen Wörth und Germersheim bedient, bleibt selbstverständlich erhalten. So sorgt die Stadtbahn für die umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt, die S-Bahn Rhein-Neckar für umsteigefreie Züge aus dem Landkreis Germersheim

Ein Erfolgsmodell wird weiterentwickelt

ins Rhein-Neckar-Dreieck und Direktfahrten zu den ICE-Bahnhöfen Karlsruhe und Mannheim.

Besonders die Gemeinden zwischen Wörth und Germersheim werden von diesem neuen Verkehrskonzept profitieren. Dadurch entfällt stündlich der zeitlich sehr knappe Umstieg in Germersheim, der wegen des Knoten Mannheims bisweilen störungsanfällig ist.

Möglich wird das neue Verkehrskonzept durch das Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) auf der Strecke Karlsruhe – Wörth – Germersheim im Dezember 2023, sodass dann ein Kombinationsangebot Stadtbahn/S-Bahn Rhein-Neckar realisiert werden kann.

Doch nicht nur die gegenseitige Ergänzung der beiden Systeme macht das neue Angebot aus. Die morgendlichen Bedienungslücken werden geschlossen, der angenäherte 30-Minutentakt wird bis abends gegen 20:30 Uhr angeboten. Das Angebot am Morgen vor 8 Uhr bleibt auf den Berufs- und Schülerverkehr zugeschnitten. Ob ab Dezember 2023 noch zusätzliche Verbesserungen im Berufsverkehr möglich sind, wird derzeit geprüft.



Vorläufig letzter Schritt: Die Reaktivierung nach Zweibrücken

Als vorläufig letzter Schritt zur Komplettierung der S-Bahn Rhein-Neckar wird die im Jahr 1857 erstmals eröffnete, aber vor rund 30 Jahre für den Personenverkehr stillgelegte Strecke von Homburg nach Zweibrücken in das Netz integriert. Großer Profiteur dieser Reaktivierung ist die westpfälzische Rosenstadt mit Hochschule und Standort mehrerer Justizein-

Ein Erfolgsmodell wird weiterentwickelt

richtungen. Deshalb hat sich die Landesregierung bereit erklärt, mehr zu zahlen als nach dem üblichen Territorialprinzip üblich und so übernimmt das Land einen Teil der eigentlich auf das Saarland fallenden Kosten. Neben der Reaktivierung der Unterwegsstationen – sie werden alle völlig neu und modern wiederaufgebaut – und der Streckenelektrifizierung wird der Haltepunkt Einöd zu einem Abzweighbahnhof ausgebaut. Der Fahrplan sieht vor, dass die Züge der aus Mannheim bzw. Kaiserslautern kommenden S 1 über Homburg hinaus nach Zweibrücken fahren und von dort zurück in das westpfälzische Oberzentrum und weiter in den Rhein-Neckar-Raum. In Einöd besteht dann Anschluss an die Regionalbahnen von und nach Saarbrü-

cken. Die Betriebsaufnahme soll, wenn alles nach Plan läuft, im Laufe des Jahres 2025 erfolgen. Eine Revitalisierung der besonderen Art konnte vorab im Zweibrücker Hauptbahnhof gefeiert werden: Dort wurde das große Empfangsgebäude von der Stadt Zweibrücken – genauer gesagt von der kommunalen GeWoBau – übernommen und beherbergt nun die Mobilitätszentrale des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar einschließlich einer Beratungs- und Verkaufsstelle des Zweibrücker Stadtbusverkehrs. Das Deutsche Rote Kreuz, Kreisverband Südwestpfalz, betreibt einen Backshop neben der VRN Mobilitätszentrale sowie eine Partnerfiliale der Deutschen Post sowie einen Pressekiiosk.



Neue Verkehrsverträge für mehr Qualität

Mit der erfolgreichen Ausschreibung der Mittelrheinbahn wurde der Startschuss für eine Reihe neuer Verkehrsverträge gegeben.

Sind in den meisten Verträgen des ZSPNV Süd die Unternehmen bspw. für die Risiken bei den Einnahmen aus Fahr-scheinverkäufen zuständig (sog. Nettoverträge), geht diese Verantwortung im Rahmen sogenannter Bruttoverträge nun auf die Aufgabenträger über. Damit können die wahrscheinlich erheblichen

Risikoaufschläge auf den Angebotspreis gegenüber der öffentlichen Hand reduziert werden. Außerdem obligatorisch: Regelungen zu Sozialstandards und verlässliche Übernahmeangebote an die Beschäftigten zu ihren bisherigen Konditionen für den Fall, sollte als Ergebnis der wettbewerblichen Verfahren der

bisherige Betreiber den Vertrag verlieren und ein anderes Unternehmen die Verkehrsleistungen übernehmen.

Kontinuität bei der Mittelrheinbahn

Als Folge der neuen Vergabe der Mittelrheinbahn bleibt beim Betreiberunternehmen alles beim Alten: Für zunächst zehn weitere Jahre – der neue Vertrag beginnt im Dezember 2023 – fährt die Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH mindestens stündlich zwischen Köln, Koblenz und Mainz bzw. wie bisher halbstündlich montags bis freitags zwischen Mainz und Bingen. Das Unternehmen gehört inzwischen zur europaweit tätigen Transdev-Gruppe und betreibt

die Strecke bereits seit 2008. Sofern es die künftigen Betriebskonzepte am Rhein erfordern, kann die Laufzeit des Vertrages dreimal um jeweils ein Jahr verlängert werden – und speziell für den Abschnitt Mainz – Koblenz sogar um ein darüber hinaus reichendes weiteres halbes Jahr.

Das Angebot wird künftig im Rahmen des neuen Vertrages insbesondere durch zusätzliche Fahrten am Wochenende sowie im Früh- und Spätverkehr moderat ausgebaut. Zum Einsatz kommen dabei die bekannten Siemens-Fahrzeuge der Typen „Desiro Mainline“ und „Mireo“. Denn bei der Ausschreibung waren, auch im Sinne eines ressourcenschonenden Einsatzes von Material, kundenfreundliche Gebrauchtfahrzeuge zugelassen.



Mit dem Mireo schickt TransRegio ein neues Fahrzeug an den linken Rhein.

Zudem haben sich die bisher eingesetzten Triebwagen als sehr zuverlässig erwiesen. Zur Verbesserung des Fahrkomforts werden, im Rahmen eines durch die Aufgabenträger vorgeschriebenen Redesigns, unter anderem die Sitzabstände vergrößert und die Fahrzeuge gleichzeitig mit WLAN ausgestattet.

Mehr Qualität im Stadt- bahnverkehr

Auch im Stadtbahnbereich trägt der ZSPNV Verantwortung und sorgt für die Direktverbindung der Pfalz mit den Innenstädten von Ludwigshafen, Mannheim und Karlsruhe. Die Rhein-Haardtbahn im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) kann durchaus als Mutter des heute als Karlsruher Modell bekannten Konzeptes betrachtet werden: Die Straßenbahn endet nicht an der Stadtgrenze, sondern fährt weit ins Umland hinein. Auf diese Weise verfügen mehrere Gemeinden der Landkreise Bad

Dürkheim und Rhein-Pfalz sowie die Kreisstadt Bad Dürkheim selbst seit 1913 über eine umsteigefreie Fahrmöglichkeit in das Herz der Städte Mannheim und Ludwigshafen. Sie ist heute vollständig in das sogenannte Meterspurnetz (die Gleise der Eisenbahnen in Deutschland haben in Normalspur einen Abstand von 1435 mm, die Straßen- und Stadtbahnen im Rhein-Neckar-Raum davon abweichend von 1000 mm) der kommunalen Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (rnv) integriert, welches knapp über 300 Kilometer Gleise umfasst. Mit ihrer Gründung im Jahre 2003 übernahm die rnv die Leistungserbringung – mit der Verknüpfung der Netze können sogar durchgehende Fahrten von Heidelberg nach Bad Dürkheim angeboten werden.

Das Stadtbahnkonzept für das badische Oberzentrum Karlsruhe ist noch nicht ganz so alt und hat seinen Ursprung in der Albtalbahn, die in den nördlichen Schwarzwald führt und dem heutigen Eisenbahnunternehmen seinen Namen gibt.

Ab Ende 2023 will die rnv die neue Rhein-Neckar-Tram auf der Rhein-Haardtbahn einsetzen.



Deren früherer langjähriger Geschäftsführer Dieter Ludwig erkannte die Chancen der normalspurigen Karlsruher Straßenbahnen und entwickelte das europaweit bekannte Karlsruher Modell. 1992 startete die Stadtbahn nach Bretten, seit 1997 fahren Stadtbahnen zwischen den Innenstädten von Wörth und Karlsruhe und sind tariflich in den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) integriert. Im Jahre 2010 wurde nach umfangreichen Elektrifizierungs- und Modernisierungsarbeiten sowie dem Bau von insgesamt sieben zusätzlichen Haltepunkten die Stadtbahn nach Germersheim eingerichtet.

Für beide Verbindungen, sowohl für die Rhein-Haardtbahn als auch für die Stadtbahn nach Germersheim und Wörth, stehen nun neue Verträge an. In beiden Fällen sind Direktvergaben notwendig, weil die Fahrten in die Innenstadt eine wettbewerbliche Vergabe ausschließen. Für die Stadtbahnen im KVV haben das Land Baden-Württemberg, der ZSPNV, die Städte Karlsruhe und Heilbronn sowie die Landkreise Karlsruhe und Germersheim eine nach den Vorgaben der EU-Verordnung 1370 ausgestaltete ‚Gruppe der Behörden‘ gebildet, damit die AVG den Betrieb weiterführen kann. Gleichzeitig darf sie aber aus dem geschützten Bereich der Direktvergabe heraus nicht mehr an Wettbewerbsver-

fahren zu anderen ÖPNV/SPNV-Netzen teilnehmen.

Beide Verträge werden neue Standards bei den Qualitäten setzen und sollen über eine Laufzeit von rund 15 Jahren abgeschlossen werden. Im Landkreis Germersheim werden vor allem die schon bekannten Stadtbahnen vom Typ ET 2010 des Herstellers Bombardier eingesetzt. Die rnv wird die Rhein-Neckar-Tram auf die Schiene bringen, der tschechische Hersteller Skoda Transportation wird zunächst 80 Fahrzeuge für das Gesamtnetz liefern. Die ersten Bahnen werden wahrscheinlich ab Ende 2023 im Fahrgastbetrieb eingesetzt. In der Folge werden auch die drei alten Kurbelbahnen wieder in Rente geschickt, welche wegen der Ludwigshafener Hochstraßensituation extra wieder reaktiviert und aufgehübscht wurden.

Der dann nächste folgende, neu zu vergebende Verkehrsvertrag im Bereich des ZSPNV Süd wird (abgesehen vom Vertrag über die grenzüberschreitenden Leistungen, siehe Kapitel ‚grenzenlos unterwegs‘) mit Gültigkeit ab Dezember 2029 jener zum elektrischen RE-Netz sein, welches heute die DB-Regio Mitte mit den SÜWEX-Fahrzeugen bedient. Dabei werden das Zukunftskonzept ‚Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus‘ und der künftige Landesnahverkehrsplan wichtige Leitplanken setzen.

Ein großer Schritt in Richtung Klimaschutz: Pfalznetz-Ausschreibung abgeschlossen

Nicht nur mehr Fahrkomfort, sondern auch klimafreundliche Mobilität auf den Bahnstrecken in der Süd- und Westpfalz – dank innovativer Neufahrzeuge der Firma Stadler

Der neue Stadler Akku-Zug hat vom Flirt der gleichen Firma (SÜWEX-Netz) die Kopfform übernommen und wird im Landesdesign unterwegs sein.

Daten und Fakten zu den neuen Fahrzeugen

- 172 Sitzplätze (1. und 2. Klasse)
- 15 Fahrradstellplätze
- 140 km/h Höchstgeschwindigkeit
- Klimaanlage
- Echtzeit-Kundeninformation im Zug
- WLAN
- Barrierefreie Ausstattung (u. a. barrierefreier Ein- und Ausstieg durch automatische Spaltüberbrückung, behindertengerechte Toilette)

Am 25.11.2021 erfolgte die Zuschlagserteilung für die SPNV-Ausschreibung Pfalznetz. Im Rahmen dieses Verfahrens hat der ZSPNV Süd zusammen mit den Partnern aus dem Saarland und aus Baden-Württemberg in zwei Losen den Betrieb zahlreicher west- und südpfälzischer Bahnstrecken ausgeschrieben. Nach Wertung der Angebote stand die neue Betreiberin fest: Beide Lose werden auch künftig von der DB Regio AG betrieben.

Im Mittelpunkt der Ausschreibung stand dabei das Thema Klimaschutz. Denn alle Strecken im Los 1 werden schrittweise ab Dezember 2025 von Diesel- auf Elektrozüge umgestellt. Ab diesem Zeitpunkt werden der Regionalexpress und die Regionalbahn zwischen Neustadt/Weinstr., Landau und Karlsruhe sowie die

Regionalverbindung zwischen Saarbrücken, Zweibrücken und Pirmasens mit den neuen Fahrzeugen ausgestattet. Alle übrigen Strecken folgen dann zum Dezember 2026. Die neuen Elektrofahr-



Abschied von fossilen Energieträgern

zeuge überwinden Streckenabschnitte ohne Oberleitung mittels Batterien und beziehen bei einer vorhandenen Streckenelektrifizierung ihre Energie mittels Stromabnehmer aus dem Fahrdraht. Damit können jährlich bis zu fünf Millionen Liter Dieselkraftstoff eingespart werden. Zudem führt der Wechsel der Antriebstechnologie laut einer Untersuchung der TU Dresden für den ZSPNV Süd schon auf Basis des heutigen Strommixes zu einer CO₂-Senkung von 64 %. Infolge der seitens des Landes Klimaschutzministeriums und ZSPNV angestrebten Umstellung aller Züge mit elektrischer Traktion mit auf Ökostrom werden die Akkuzüge im Pfalznetz weitgehend klimaneutral unterwegs sein.

Zum Einsatz werden 44 sogenannte BEMU- Züge (Akku- und Oberleitungshybridfahrzeuge) der Firma Stadler kommen. Diese Fahrzeuge sind auf dem neuesten Stand der Technik in puncto Komfort und bieten WLAN sowie eine Fahrgastinformation im Zug in Echtzeit. Ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg an den Stationen mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm und eine automatische Spaltüberbrückung erleichtert Reisenden die Fahrt. Gegenüber den heute eingesetzten Fahrzeugen werden zudem ca. 30 bis 60 Sitzplätze mehr pro Fahrzeug zur Verfügung stehen, um auf den allgemein erwarteten Fahrgastzuwachs der Zukunft

vorbereitet zu sein. Das heutige Fahrplanangebot wird im Wesentlichen beibehalten und in Einzellagen verbessert. Der neue Verkehrsvertrag wird eine Laufzeit von Dezember 2025 bis Dezember 2040 haben.

Um die schrittweise Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge abzusichern, wird ein Interimsvertrag mit der DB Regio AG abgeschlossen. Sollte es bei der Realisierung der erforderlichen Ladestruktur zu Verzögerungen kommen, können die Aufgabenträger eine Option zum Weiterbetrieb einzelner Strecken mit Dieselfahrzeugen ziehen.



Abschied von fossilen Energieträgern



Ansicht Innenraum (Computeranimation der Firma Stadler).

Ansicht Innenraum (Computeranimation der Firma Stadler).

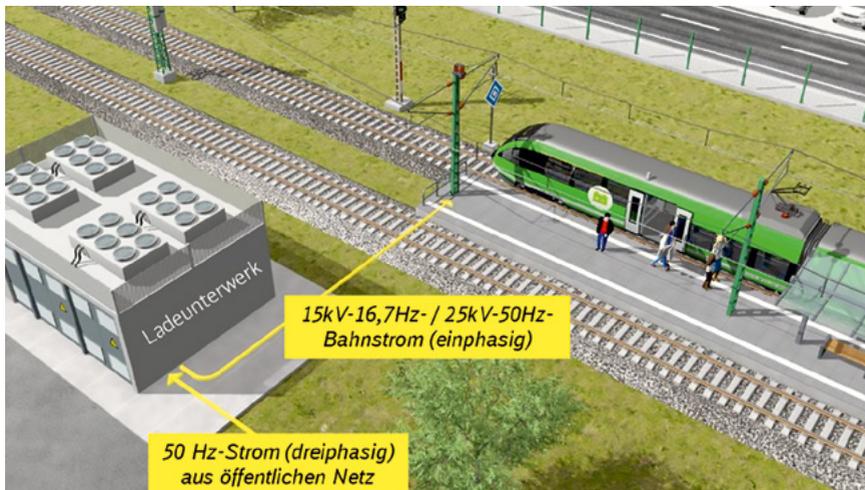
Abschied von fossilen Energieträgern

Im Los 2 kommen ab Dezember 2023 redesignte Dieseltriebwagen der Baureihe 642 zum Einsatz. Diese werden sowohl innen als auch außen einem Redesign unterzogen und an moderne Standards hinsichtlich Fahrgastkomfort angepasst. So wird es beispielsweise eine verbesserte Fahrgastinformation auf Basis von Echtzeitdaten ebenso wie WLAN in den Fahrzeugen geben.



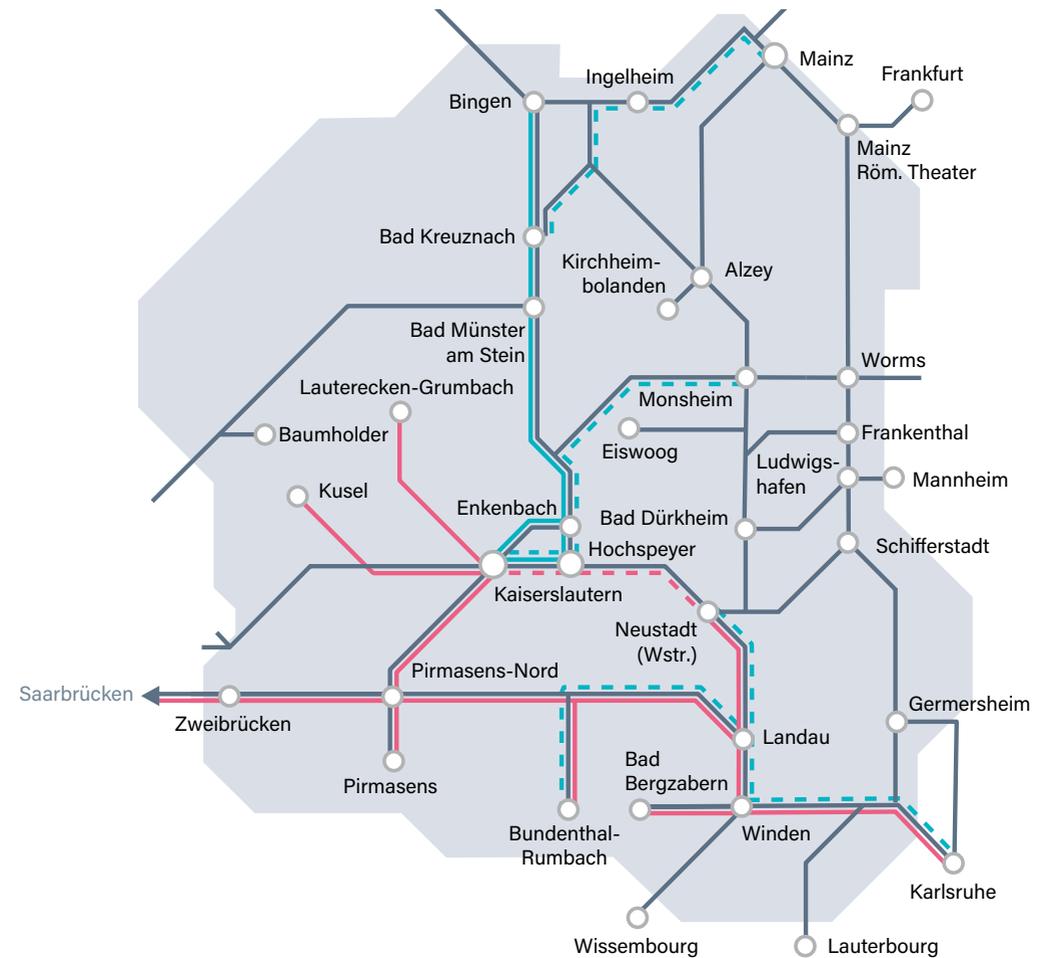
Die Aufteilung in zwei Lose hat einen planerischen Hintergrund. So soll die Alsenztalbahn zwischen Kaiserslautern, Bad Kreuznach und Bingen nach jetzigem Stand Mitte 2037 zusammen mit anderen Strecken entlang der Nahe und in Rheinhessen als neues Netz ausgeschrieben werden. In diesem Netz können dann durch Flügel und Kuppeln von Zügen in

Bad Münster am Stein umsteigefreie Verbindungen zwischen Kaiserslautern und Frankfurt ermöglicht werden. Um bereits jetzt deutliche Verbesserungen für die Kunden zu erzielen, ist ab Dezember 2023 eine deutliche Erhöhung der Direktverbindungen von Kaiserslautern nach Mainz von heute zwei auf sieben umsteigefreie Verbindungen von Montag bis Freitag vorgesehen.



Abschied von fossilen Energieträgern

Übersicht Losaufteilung Ausschreibung Pfalznetz



- Pfalznetz Los 1
- - - Pfalznetz Los 1 (Einzelzüge)
- Pfalznetz Los 2
- - - Pfalznetz Los 2 (Einzelzüge)
- weitere Strecken

Die Strecke Dillingen – Niedaltdorf im Saarland ist ebenfalls Bestandteil des Loses 1, kann aber aus Platzgründen nicht in der Karte dargestellt werden.

Abschied von fossilen Energieträgern

Mit dem Einsatz dieser neuen Fahrzeugtechnologie im Los 1 beschreibt der ZSPNV Süd Neuland. Als eines der derzeit größten Projekte dieser Art in der Bundesrepublik wird ein großes Streckennetz von ca. 240 km in Rheinland-Pfalz von Diesel- auf Elektrotraktion umgestellt. Eine besondere Herausforderung wird in diesem Zusammenhang der Bau der erforderlichen Ladeinfrastruktur für die neuen Züge sein, damit deren Batterien möglichst schnell wieder aufgeladen werden können. Insgesamt werden fünf sogenannte Oberleitungsinselanlagen errichtet werden, deren schematischer Aufbau auf der Nebenseite dargestellt ist.

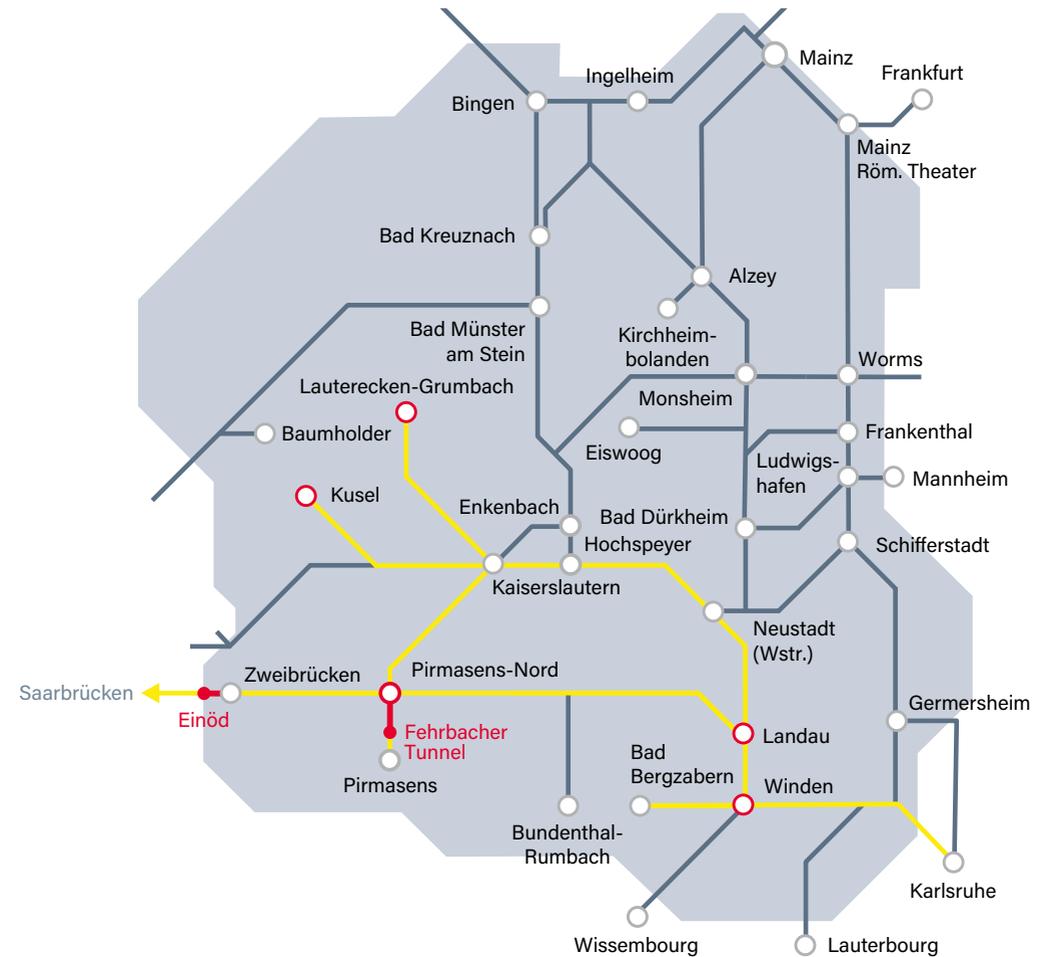


Bis 1989 kamen klassische Akkutriebwagen in die Pfalz. Mit schweren Bleibatterien waren sie aber weniger umweltfreundlich als die neue Fahrzeuggeneration und konnten nur während sehr langer Fahrzeugstillstände nachgeladen werden. Das Foto zeigt einen Akkutriebwagen in den 1980er Jahren auf einem Viadukt zwischen Pirmasens Nord und Pirmasens Hbf, das Bestandteil des zu elektrifizierenden Streckenabschnittes vom Bahnhof Pirmasens Nord bis zum Fehrbacher Tunnel werden wird.

Neben den fünf Oberleitungsinselanlagen werden zudem zwei kurze Streckenabschnitte elektrifiziert, nämlich zwischen Einöd und Zweibrücken (im Zuge der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken) sowie zwischen Pirmasens Nord und dem Fehrbacher Tunnel, kurz vor dem Pirmasenser Hauptbahnhof, da dieser Streckenabschnitt mit ca. 3% Steigung für Eisenbahnverhältnisse sehr steil ist.

Abschied von fossilen Energieträgern

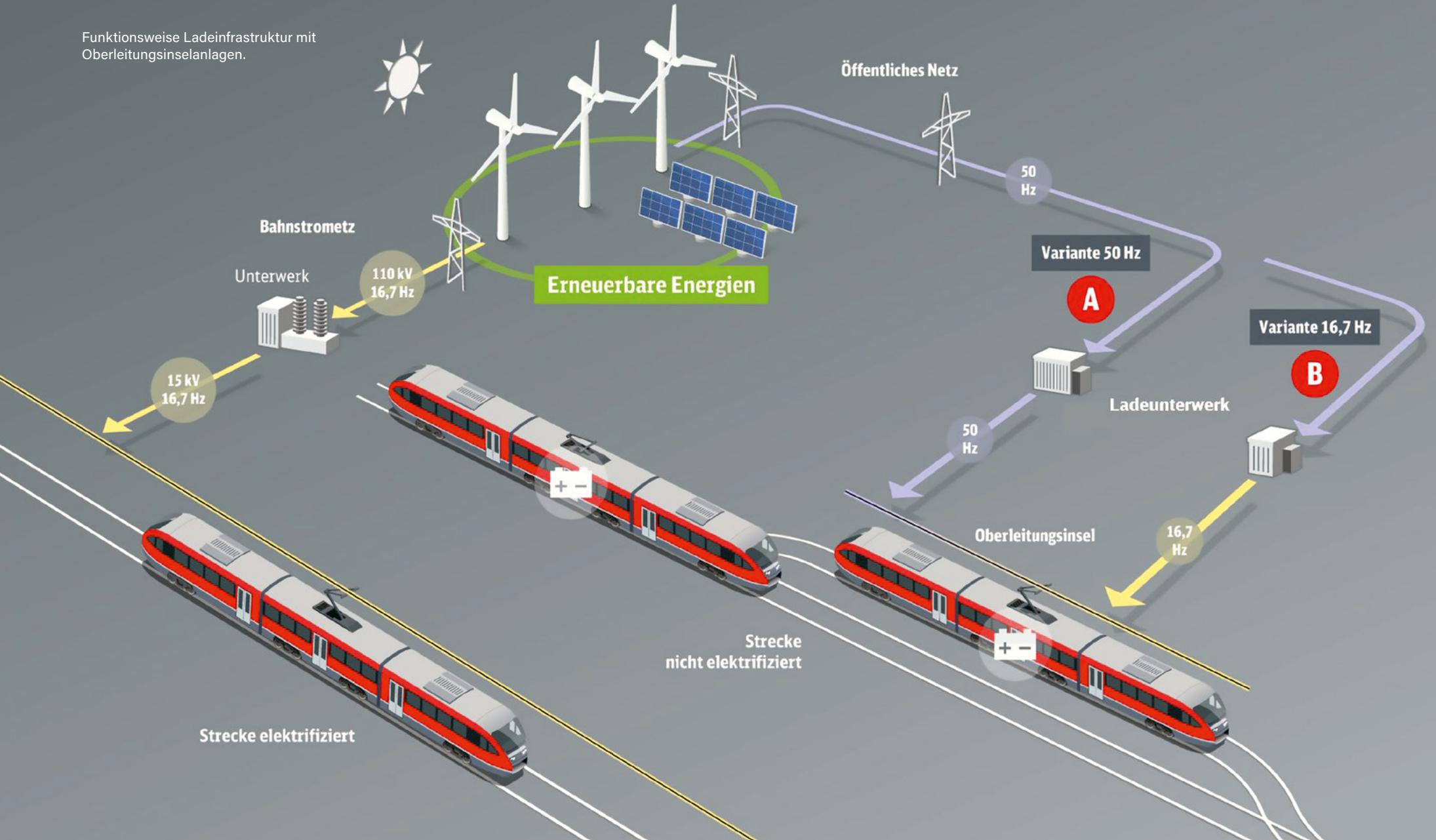
Übersicht Ladeinfrastruktur Pfalznetz



- Pfalznetz Los 1
- neue Elektrifizierungsabschnitte
- Bahnstation mit geplanter Oberleitungsinselanlage
- weitere Strecken

Die Strecke Dillingen – Niedaltdorf im Saarland ist ebenfalls Bestandteil des Loses 1, kann aber aus Platzgründen nicht in der Karte dargestellt werden.

Funktionsweise Ladeinfrastruktur mit Oberleitungsinselanlagen.



Grenzenlos unterwegs ...

Ein zentraler Baustein der mittelfristigen Zukunftskonzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes ist die Schaffung grenzüberschreitender und angebotsorientierter Schienenverbindungen zwischen Deutschland und Frankreich, da die heutigen ÖPNV-Verbindungen zwischen beiden Ländern meistens einen rudimentären Charakter haben und stark verbesserungsbedürftig sind.

Bevor diese richtungsweisende Entscheidung getroffen wurde, die grenzüberschreitenden Bahnrelationen auszubauen, hatte die Stilllegungsstrategie der damaligen Deutschen Bundesbahn in den 1970er und 1980er Jahren „ganze Arbeit geleistet“. Neben dem meist unwiederbringlichen Verlust vieler Bahnstrecken wurden auch die beiden pfälzischen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen Rheinland-Pfalz und dem Elsass Opfer dieser Entwicklung, sodass zunächst einmal für mehrere Jahrzehnte der Reisezugverkehr eingestellt wurde (Winden – Wissembourg 28.09.1975, Wörth - Lauterbourg in zwei Stufen: 11.06.1980 zwischen Berg und Lauterbourg sowie 01.06.1984 zwischen

Wörth und Berg). Dadurch wurde es auf der Schiene unmöglich, grenzüberschreitend unterwegs zu sein – im Widerspruch zum immer stärker werdenden grenzüberschreitenden Individual- und LKW-Verkehr auf der Straße, der spätestens seit dem Schengener Abkommen vollkommen ungehindert die nationalen Grenzen passieren konnte.

Die Rettung der beiden pfälzischen Bahnlinien kam dann in Form des Rheinland-Pfalz-Taktes quasi in letzter Minute, da zumindest die Wissembourger Strecke mit dem Ende des Zuckerrübenverkehrs im Jahre 1992 auf der Schiene unmittelbar von der Gesamtstilllegung bedroht war, zudem bestanden konkrete

Pläne der SNCF, auch den Streckenabschnitt zwischen Hagenau und Wissembourg stillzulegen.

Auf Initiative der damaligen Landesregierung und insbesondere des damaligen Projektleiters des Rheinland-Pfalz-Taktes, Herrn Werner Schreiner, gelang es am 01.03.1997 die Bahnstrecke Winden – Wissembourg wieder in Betrieb zu nehmen und infolge dessen letztendlich auch die Stilllegung des französischen Streckenabschnittes Hagenau – Wissembourg zu verhindern. Wenige Jahre später, d.h. am 15.12.2002, folgte dann die Wiederinbetriebnahme der Schienenstrecke Wörth – Lauterbourg, auf der ab 1999 zunächst ein Vorlaufbetrieb im Ausflugszugverkehr eingerichtet wurde.

Seitdem werden die Grenzorte Wissembourg und Lauterbourg von der deutschen Seite aus stündlich bedient. Auf der elsässischen Seite ist das Zugangebot bis zu diesen Grenzbahnhöfen gegenwärtig noch nicht angebotsorientiert gestaltet, sondern richtet sich im Wesentlichen nach den Anforderungen des Berufs- und Schülerverkehrs. Zudem sind die Anschlüsse in Wissembourg bzw. Lauterbourg von und nach Strasbourg nur in wenigen Zeitlagen kundengerecht.

„Richtige“ grenzüberschreitende Zugverbindungen zwischen der Pfalz und dem Elsass, d. h. von Neustadt bzw. Wörth nach Strasbourg bestehen derzeit nur an den Wochenenden in Form von zwei Ausflugszügen:



Mit dem 'Baleine' der SNCF fährt man schon heute am Wochenende umsteigefrei nach Strasbourg.

- „Strasbourg-Express“ von Neustadt nach Strasbourg an Samstagen und Sonntagen (ganzjährig) und
- „Oberrhein-Express“ von Wörth nach Strasbourg an Samstagen und Sonntagen (in der Sommersaison von April bis Ende Oktober).

Der Hauptgrund für dieses rudimentäre grenzüberschreitende Zugangebot ist, dass derzeit nur sehr wenige Schienenfahrzeuge existieren, die mit der deutschen und französischen Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet sind. Diese stehen heute für den grenzüberschreitenden pfälzischen Schienenverkehr nur im Rahmen von Fahrzeugstillständen bei den hierfür geeigneten wenigen SNCF-Triebwagen an den Wochenenden zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund haben die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, die Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord einerseits sowie die Région Grand Est andererseits das gemeinsame Ziel, die grenzüberschreitende Mobilität in den kommenden Jahren zu verbessern, im Jahr 2019 in einer gemeinsamen Kooperationsvereinbarung fixiert.

Umsteigefreie Verbindungen ab Dezember 2024 zwischen der Pfalz und dem Elsass

Auf dieser vertraglichen Basis wurden in den vergangenen Jahren die Vorbereitungen dafür getroffen, dass möglichst ab Dezember 2024 umsteigefreie Zugverbindungen auf allen in Betrieb befindlichen Bahnstrecken zwischen Deutschland und Frankreich eingerichtet werden können. Hierbei geht es um die folgenden Bahnverbindungen:

- Neustadt/W – Landau – Wissembourg – Strasbourg
- Karlsruhe – Wörth – Lauterbourg – Strasbourg
- Trier – Perl – Metz
- Saarbrücken – Forbach – Metz
- Saarbrücken – Sarreguemines – Strasbourg
- Offenburg – Strasbourg
- Müllheim – Mulhouse

Hiervon sollen die Linien Neustadt – Wissembourg – Strasbourg, Karlsruhe – Wörth – Lauterbourg – Strasbourg, Saarbrücken – Metz und Müllheim – Mulhouse im Stundentakt bedient werden. Zweistündlich werden die Züge zwischen Trier und Metz sowie zwischen Strasbourg und Saarbrücken pendeln, wobei bei letzterer Strecke auch optional



ein Stundentakt ausgeschrieben werden wird. Auf der heute am dichtesten befahrenen grenzüberschreitenden Strecke

von Strasbourg nach Offenburg wird das Angebot auf einen Halbstundentakt verdichtet werden.

Neues, grenzüberschreitend einsetzbares Zugmaterial

Der seitens der Région Grand Est für dieses Projekt ausgewählte Fahrzeugtyp, der Coradia Polyvalent der Firma Alstom, wird durch die Région beschafft und dem Vergabeverfahren für die Betriebsleistungen beigelegt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind einzelne Prototypen bereits in Betrieb, die Testfahrten absolvieren.

Die technischen Anforderungen an diese Fahrzeuge sind sehr anspruchsvoll, denn

- diese Triebwagen müssen einerseits elektrisch fahren können (mit den in Deutschland und Frankreich unterschiedlichen Stromsystemen) und andererseits, wenn kein Fahrdrat vorhanden ist, mit Diesel. Leider war zum Zeitpunkt der Bestellung der Fahrzeuge noch keine Batterievariante des Fahrzeuges verfügbar. Da es sich aber um ein dieselektrisches Fahrzeug handelt, wäre nach einigen Jahren Betrieb eine Prüfung sinnvoll, ob die Dieselmotoren zur Verbesserung der Klima- und Umweltbilanz dieser Fahrzeuge durch Batterien ersetzt werden könnten.



Die Région Grand Est hat 30 Coradia Polyvalent gekauft, damit das grenzüberschreitende Zugangebot ausgebaut werden kann.

Umfassende Sanierung der Gleisanlagen auf drei französischen Streckenabschnitten

Nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge muss die ursprünglich im Dezember 2024 vorgesehene Betriebsaufnahme bei drei der sieben Bahnstrecken aufgrund von grundlegenden Sanierungsarbeiten an der Schieneninfrastruktur auf der französischen Seite modifiziert werden. Hierbei handelt es sich um folgende Relationen:

- Wissembourg – Haguenau (Strecke Neustadt – Strasbourg)
- Lauterbourg – Bischheim (Strecke Karlsruhe – Wörth – Strasbourg)
- Mommenheim – Sarreguemines (Strecke Strasbourg – Saarbrücken)

Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand müssen diese Streckenabschnitte vsl. für jeweils ein Jahr gesperrt werden, um eine umfassende Sanierung der Gleisanlagen durchführen zu können. Die Zeitfenster für diese Bauarbeiten werden vsl. in den Jahren 2026 und 2027 liegen, sodass das volle Betriebsprogramm zwischen Neustadt und Strasbourg sowie Karlsruhe – Wörth – Strasbourg nach heutigem Stand erst 2027/2028 eingeführt werden kann.

- Gleichzeitig müssen die 30 durch die Région Grand Est beschafften Fahrzeuge die unterschiedlichen Anforderungen der deutschen und französischen Leit- und Sicherungstechnik erfüllen können.
- Die dritte grundlegende technische Anforderung an diese Fahrzeuge ist die Kuppelbarkeit mit der nur in Frankreich einsetzbaren Variante des Coradia Polyvalent. Somit besteht die Option, auch innerfranzösische Strecken in das Streckennetz zu integrieren oder die Kapazitäten im Zulauf auf Strasbourg mit diesen Fahrzeugen zu erhöhen, ohne das kostenintensive grenzüberschreitende Zugmaterial einsetzen zu müssen.

Für die Kunden werden

- eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h geboten,
- ein barrierefreier Ein- und Ausstieg an bereits modernisierten Bahnsteigen mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm,
- Steckdosen, Klimaanlage und Leselampen, letztere in der 1. Klasse sowie
- ausreichend Platz für Fahrräder.
- Zudem bietet eine Triebwageneinheit 190 Sitzplätze, d.h. ca. 45 zusätzliche Plätze (im Vergleich zu den heute auf deutscher Seite eingesetzten Dieseltriebwagen).



In der Sommersaison fährt Vlexx von Mainz und Koblenz nach Wissembourg.

Spätestens ab Dezember 2028 kann dann auch die Linie Strasbourg – Lauterbourg – Wörth bis/ab Karlsruhe geführt werden. Der Grund hierfür sind erforderliche Infrastrukturergänzungen im Bahnhof Wörth, ohne die eine Verlängerung bis nach Karlsruhe nicht möglich ist.

Da ab Dezember 2024 die neuen, grenzüberschreitend einsetzbaren Züge

zur Verfügung stehen, wird mit den französischen Partnern auf den von den Baumaßnahmen betroffenen Strecken ein Interimsfahrplan bis zum Start der Bauarbeiten angeboten werden, der im Unterschied zum heutigen Fahrplan schon ein deutlich verbessertes Angebot, d.h. zahlreiche tägliche umsteigefreie Verbindungen, beinhalten wird.

Auf allen anderen Bahnstrecken startet dann im Dezember 2024 der ausgeschriebene Zielfahrplan.

Die SNCF hat für den Verkehr nach Deutschland auch zwei in DB-Farben lackierte Baleines. In Lauterbourg stehen die letzten Signale der früheren Bahngesellschaft AL, deren 'deutsche Form' auf die Besatzung während des Kaiserreichs zurückgeführt werden könnte.



Der Talent-Triebwagen der DB direkt an der dt.-franz. Grenze bei Wissembourg. Über Wissembourg hinaus ins innerfranzösische Netz darf er nicht fahren.

Neuer grenzüberschreitender Tarif

Neben kundengerechten Zügen sind ein attraktiver Fahrplan und Tarif die wesentlichen Voraussetzungen für den Erfolg dieser neuen Angebote.

Vor diesem Hintergrund haben sich die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr entschieden, eine Tarif- und Vertriebskonzeption für die grenzüberschreitenden Verbindungen durch ein Ingenieurbüro entwickeln zu lassen.

Die Erstellung dieser Konzeption wird durch das Interreg-Programm der EU gefördert, d.h. 50% der Kosten werden durch die EU übernommen. Hier ist es dem ZSPNV Süd gelungen, einen För-

derantrag zu stellen, der positiv beschieden wurde.

Vergabeverfahren für die Betriebsleistungen ist gestartet

Mittlerweile konnte auch das SPNV-Vergabeverfahren zur Ausschreibung der Betriebsleistungen gestartet werden, sodass in absehbarer Zeit die Betreiber dieses Netzes, das in zwei Lose aufgeteilt ist, feststeht.

Somit ist dann ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht, um in den kommenden Jahren zwischen Rheinland-Pfalz und der Région Grand Est quasi grenzenlos unterwegs zu sein.

Hand in Hand für einen barrierefreien Süden

Der ZSPNV Süd unterstützt die Kommunen bei der Modernisierung der Bahnhöfe und sorgt für die passenden Züge.

Damit der barrierefreie Ausbau weiter voranschreitet, arbeitet der ZSPNV Süd eng mit den Kommunen zusammen. Die Hauptaufgabe liegt hier in der Beratung der Kommunen in Bezug auf die Umsetzung von Sanierungen und Modernisierungen. Aber auch Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen werden vom Zweckverband angeschoben. So wird sichergestellt, dass die ehrgeizige Quote von nahezu 100% barrierefreier Bahnhöfe im Gebiet des ZSPNV Süd auf absehbare Zeit erfüllt wird.



Optimale Einstiegsverhältnisse im Regional-Express „SÜWEX“.



Ebenerdiger Ausstieg mit Spaltüberbrückung auf der Nahestrecke.

Um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, müssen aber auch die Fahrzeuge und die Bahnsteighöhen aufeinander ausgerichtet sein. Dies steuert der Zweckverband über die europaweite Ausschreibung der Betriebsleistungen. Im Rahmen dieser Vergabeverfahren werden die Fahrzeuganforderungen so gestaltet, dass ein ebenerdiger Ein- und Ausstieg in die Züge möglich ist.

Bei den neuen Zügen fordert der Zweckverband auch eine automatische Spaltüberbrückung. So können Rollstuhlfahrer ohne fremde Hilfe die Züge nutzen – entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Jüngstes Beispiel für den Abschluss barrierefrei ausgebauter Bahnstationen sind die Haltepunkte entlang der Lautertalstrecke.

Der ZSPNV Süd legt auch großen Wert darauf, den Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte möglichst dauerhaft in einem kundengerechten Zustand zu erhalten. Deshalb unterstützt er das Projekt „Bahn Aktiv“ jährlich mit fast 500.000 Euro. In Kooperation mit der DB Station&Service AG werden bei diesem Projekt Vandalismusschäden an Bahnhöfen und Haltepunkten möglichst zügig beseitigt.

Die Verwirklichung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen und Haltepunkten ist ein wichtiges Ziel des Rheinland-Pfalz-Takts. Optimierte Bahnsteighöhen bieten ein stufenloses Ein- und Aussteigen, Rampen und Fahrstühle ermöglichen einen bequemen und stufenfreien Bahnsteigzugang. Auch die Wegeleitung wird barrierefrei angelegt. Der aktuelle Projektstand im Süden des Landes ist auf der folgenden Seite dargestellt.

Barrierefreiheit im ZSPNV Süd auf einen Blick

Die Barrierefreiheit des Zugangs zu den Bahnsteigen und die vorhandenen Hilfestellungen und Gegebenheiten beim Ein- und Ausstieg sind über Ringe und Farben (siehe Zeichenerklärung) dargestellt. Die Angaben beziehen sich auf das jeweilige Grundangebot an den Stationen (stündliche/halbstündliche Regional- oder S-Bahnen) und auf die im Regelfall eingesetzten Fahrzeuge. Hierbei sind Ausnahmen bei einzelnen Zügen sowie im Störfungsfall möglich.

Zeichenerklärung:

Zugang zu den Bahnsteigen (äußerer Ring)

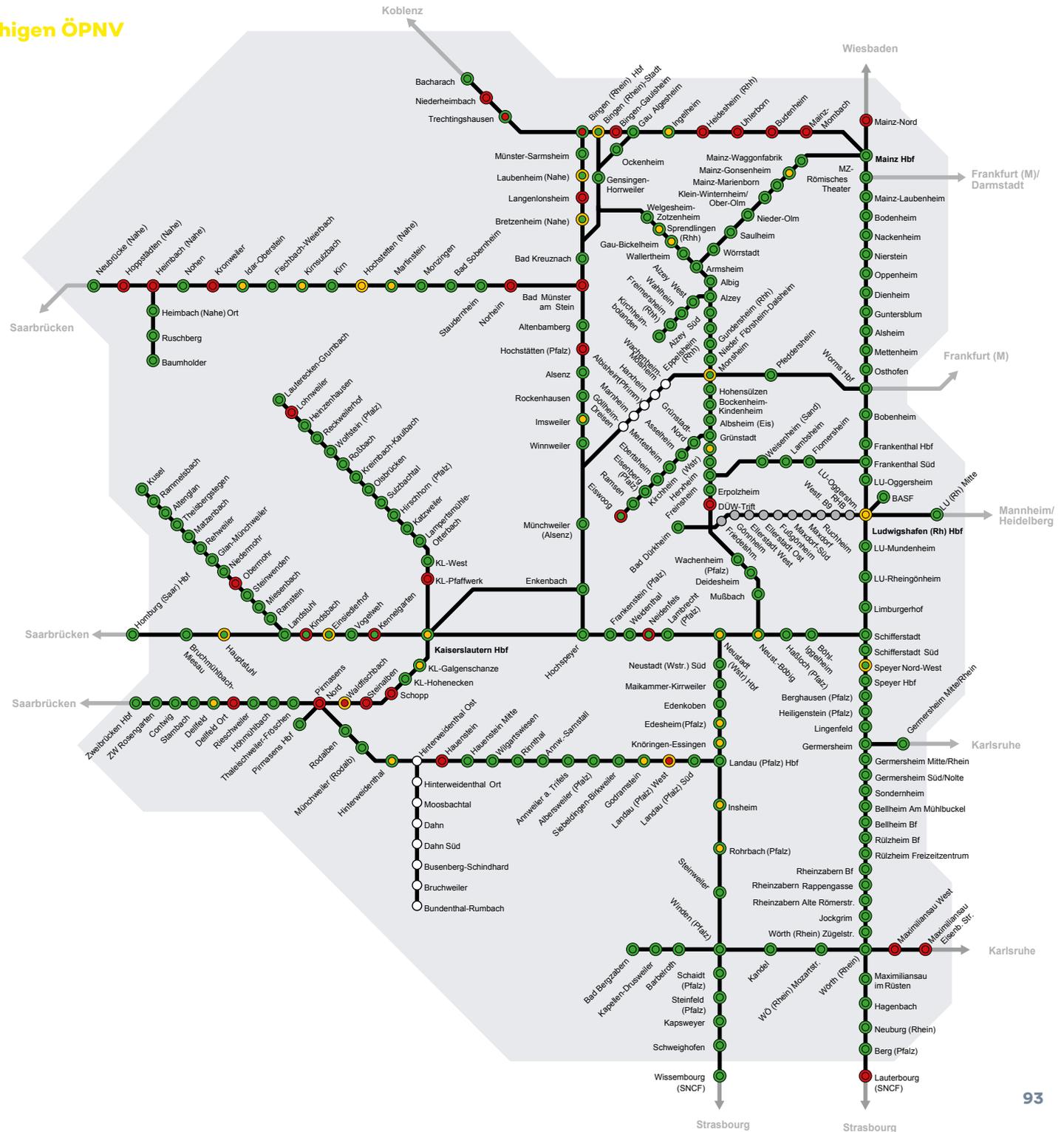
-  Barrierefreier Zugang zu allen Bahnsteigen
-  Nur Hausbahnsteig oder einzelne Bahnsteige barrierefrei erreichbar
-  Bahnsteige nicht barrierefrei erreichbar

Einstieg und Ausstieg Bahnsteig - Fahrzeug (innerer Ring)

-  Einstieg barrierefrei
-  Fahrzeugseitige Einstiegshilfe an einem oder mehreren Bahnsteigen erforderlich (Rampe, Hublift oder Personal)
-  Fahrzeugeinstieg nicht barrierefrei möglich

Abweichungen in Einzelfällen z. B. durch Überlagerungen von verschiedenen Linien möglich

-  Haltepunkte der Rhein-Haardtbahn
-  Bahnstrecken im Ausflugsverkehr, keine Barrierefreiheit
-  Stationen außerhalb von Rheinland-Pfalz



Investition in zukunftsfähige Stationen

40 Stationen im Verbandsgebiet sollen bis 2031 modernisiert werden

In den kommenden Jahren können sich Reisende in Rheinland-Pfalz über viele weitere moderne Stationen und barrierefreie Zugänge freuen. Grundlage hierfür bildet die Rahmenvereinbarung, die zwischen den beiden Schienenzweckverbänden, dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Station&Service geschlossen wurde. Diese Folgevereinbarung sieht vor, dass in den kommenden Jahren bis zu 130 Stationen im gesamten Bundesland umfangreich modernisiert werden. Das Gesamtvolumen der Investitionen beträgt rund 587 Mio. Euro. Den Großteil davon übernimmt die DB Station&Service AG mit Mitteln aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes (LuFV). Diese Vereinbarung wurde zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn geschlossen und dient dem Erhalt und der Sanierung der Schienen- und Stationsinfrastruktur. Aber auch das Land Rheinland-Pfalz und die Kommunen beteiligen sich finanziell.

Im Gebiet des ZSPNV Süd sind bereits rund 80 % der Stationen barrierefrei ausgebaut. Mit den 40 weiteren Projekten kann bis 2031 fast die vollständige Barrierefreiheit im Süden des Landes hergestellt werden. Diese umfangreiche Investition in den Schienenpersonennahverkehr ist ein deutliches Zeichen zur Stärkung der Schiene in ganz Rheinland-Pfalz.

Durch die Maßnahmen gibt es für alle Bahnreisende mehr Barrierefreiheit und Reisekomfort sowie neue Bahnsteige wie beispielsweise in Ingelheim. Zu den angestrebten Zielen zählen außerdem eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Reisende, eine Ausweitung der Kundeninformation sowie eine verbesserte Verknüpfung der Stationen mit weiteren Verkehrsmitteln, wie dem PKW, dem Fahrrad oder dem Bus.



Die Verkehrsstation Bacharach wurde völlig neu gestaltet und vollständig barrierefrei umgebaut.

Alle Modernisierungsmaßnahmen auf einen Blick

Mehr Barrierefreiheit und erhöhter Fahrgastkomfort: Im Verbandsgebiet des ZSPNV Süd werden in den nächsten Jahren insgesamt 40 Stationen modernisiert.

Hier gibt es einen Überblick der jeweiligen Maßnahmen, die für die Stationen geplant sind.



| Station | Beschreibung der Maßnahmen (im Wesentlichen barrierefreier Ausbau) |
|--------------------------|--|
| Alzey | Modernisierung und Umwandlung Mittelbahnsteig 4/5 in einen Außenbahnsteig an Gleis 4 mit Einbau Aufzug |
| Bad Münster am Stein | Modernisierung Bahnsteige; Sanierung Personenunterführung und Ertüchtigung Dächer; Bau von 2 Aufzügen für die barrierefreie Zuwegung |
| Bingen (Rh) Hbf | Neubau Personenunterführung, Modernisierung Bahnsteige mit barrierefreier Zuwegung |
| Bingen (Rh)-Stadt | Modernisierung Haus- und Mittelbahnsteig, Personenüberführung mit 2 Aufzügen |
| Bingen-Gaulsheim | Modernisierung beider Bahnsteige, Personenunterführung |
| Budenheim | Modernisierung Bahnsteige, Bau von Rampen; Anpassungsarbeiten Personenunterführung |
| Dellfeld Ort | Modernisierung Bahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Edesheim | Modernisierung Bahnsteige mit barrierefreier Zuwegung |
| Godramstein | Modernisierung Mittelbahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Grünstadt | Modernisierung Kombibahnsteig |
| Heidesheim (Rh) | Modernisierung zweier Außenbahnsteige, barrierefreie Zuwegungen (Rampen), B+R; Ertüchtigung Personenunterführung und Treppen |
| Hinterweidenthal | Modernisierung Bahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Hinterweidenthal Ost | Maßnahmen zum dauerhaften Weiterbetrieb der Station |
| Hochstätten (Pfalz) | Modernisierung zweier Außenbahnsteige, barrierefreie Zuwegung |
| Hochstetten (Nahe) | Modernisierung zweier Außenbahnsteige; Neubau barrierefreie Zuwegung |
| Idar-Oberstein | Modernisierung Hausbahnsteig |
| Ingelheim | Neubau zusätzlicher Bahnsteig, Einbau Aufzug |
| Insheim | Modernisierung Bahnsteige mit barrierefreier Zuwegung |
| Kaiserslautern Hbf | Modernisierung Bahnsteige 39/40, 41/42 und 45 |
| Kaiserslautern-Pfaffwerk | Modernisierung Bahnsteig nebst Ausstattung und barrierefreie Zuwegung |
| Kirchheim (Wstr) | Neubau Außenbahnsteig; Verlängerung und Erhöhung Hausbahnsteig, somit sind in Kirchheim künftig wieder Zugbegegnungen möglich |
| Kirm | Erneuerung Beleuchtung; Anpassungsarbeiten am Dach; Einbau von 2 Aufzügen |
| Kirmsulzbach | Modernisierung 2. Bahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Knöringen-Essingen | Modernisierung beider Bahnsteige mit barrierefreier Zuwegung |
| Landau (Pfalz) West | Modernisierung Bahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Langenlonsheim | Modernisierung Bahnsteige, Personenüberführung, barrierefreie Zuwegung über Gleis 3 zum Mittelbahnsteig |
| Lohnweiler | Modernisierung Bahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Ludwigshafen (Rh) Hbf | Modernisierung Hochbahnsteige |
| Mainz-Gonsenheim | Modernisierung Hausbahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Mainz-Mombach | Modernisierung Mittelbahnsteig, Prüfung Einbau Aufzug |
| Monsheim | Einbau von 2 Aufzügen; Ersatz der Personenunterführung durch eine Personenüberführung |
| Neustadt (Wstr) Hbf | Modernisierung und barrierefreier Ausbau Bahnsteige 1a und 5 |
| Niederheimbach | Modernisierung Bahnsteige, Modernisierung Personenunterführung |
| Norheim | Modernisierung Bahnsteig 2 mit barrierefreier Zuwegung |
| Obermohr | Modernisierung Bahnsteig mit barrierefreier Zuwegung |
| Pirmasens Nord | Modernisierung Hausbahnsteig und 2 Mittelbahnsteige inklusive 3 Aufzüge; Teilneubau Bahnsteigdächer über den Treppenabgängen; Ertüchtigung Personenunterführung einschl. Treppen |
| Rohrbach | Modernisierung Bahnsteige mit barrierefreier Zuwegung |
| Schopp | Modernisierung Mittelbahnsteig nebst barrierefreier Zuwegung |
| Steinalben | Neubau Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig und barrierefreier Zuwegung |
| Waldfishbach | Modernisierung Mittelbahnsteig nebst barrierefreier Zuwegung |

Große Stationsoffensive verbessert Nahverkehr im ganzen Land

Neue Rahmenvereinbarung unterzeichnet: Bis 2029 sollen im Gebiet des ZSPNV Süd zehn neue Haltepunkte realisiert werden.

Am 20.11.2020 unterzeichneten das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, die beiden Zweckverbände ZSPNV Süd und SPNV-Nord, die DB Station&Service AG sowie DB Netz AG als Vorhabenträger der Projekte eine Rahmenvereinbarung für die sogenannte Stationsoffensive. Diese sieht vor, dass das Haltestellennetz entlang der Schiene noch dichter werden soll, um

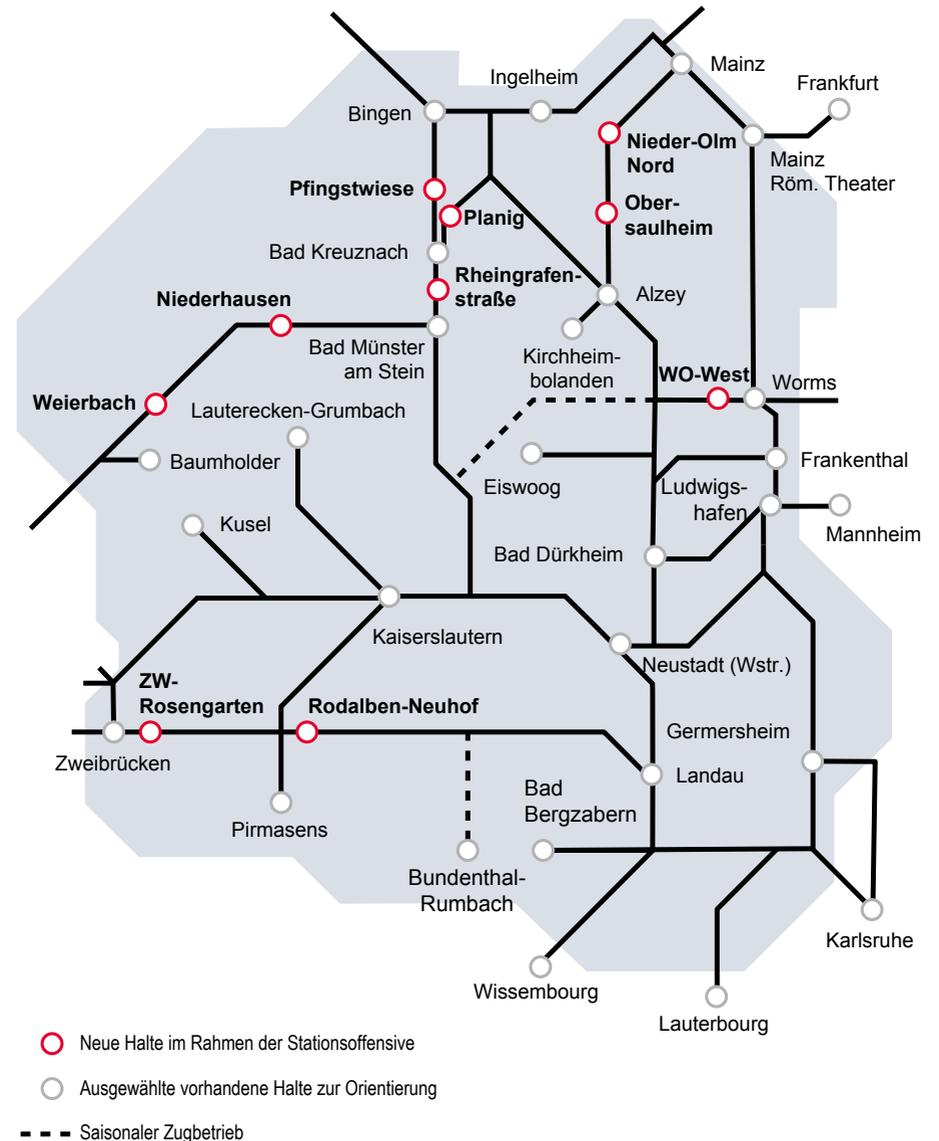
die klimafreundliche Mobilität in der Region attraktiver zu gestalten. Durch den Haltestellenneubau in schienennahen Siedlungsgebieten haben Anwohner künftig einen noch größeren Anreiz, vom Auto auf die Bahn umzusteigen.

Erstes Projekt der Stationsoffensive ist der Neubau des Haltepunktes Zweibrücken-Rosengarten, der im Dezember 2021 in Betrieb genommen wurde.



Auch schon vor der Stationsoffensive wurden vollkommen neue Bahnhaltepunkte geschaffen, wie z.B. der Bahnhof Anweiler-Sarnstall an der Schienenstrecke Landau - Pirmasens.

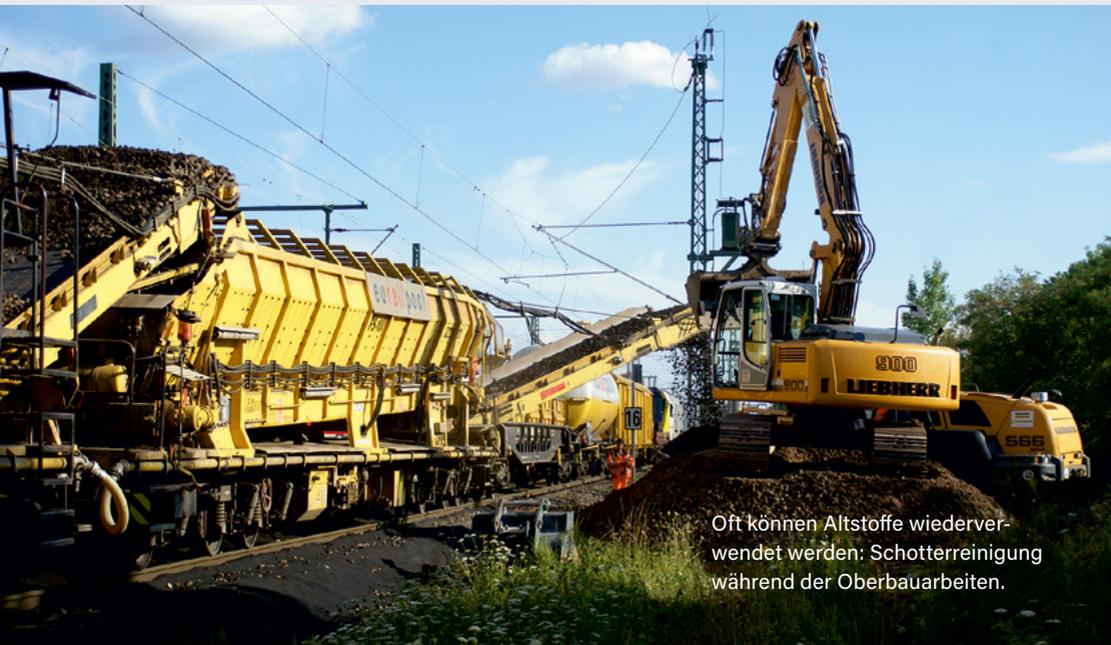
Projekte der Stationsoffensive



Alte Bauwerke ersetzen und neue Technik für bessere Angebote

Die Deutsche Bahn wird nicht nur im Norden des Landes mit den drei Elektrifizierungsprojekten Eifelhauptbahn, Ahrtalbahn und Moselweinbahn sowie dem Maßnahmenpaket zur Reaktivierung der innenstadtnahen Trierer Weststrecke für ein umfangreiches Investitionspaket

sorgen. Im südlichen Rheinland-Pfalz stehen mit der Integration der noch stillgelegten Strecke Homburg-Zweibrücken in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar sowie dem Bau der Oberleitungsinseln für das batteriehybride Pfalznetz ebenfalls millionenschwere Investitionen



Oft können Altstoffe wiederverwendet werden: Schotterreinigung während der Oberbauarbeiten.

an, die alle nur durch eine Bundesförderung und das finanzielle Engagement des Landes realisiert werden können.

Die Modernisierung von Bestandsanlagen hingegen ist Aufgabe der DB Netz. Nur dort, wo Zusatzwünsche der Aufgabenträger oder des Landes mitberücksichtigt werden, kommen Mittel aus den originären Nahverkehrstöpfen zum Tragen.

Runder Tisch Bau gescheitert?

Gewissermaßen laufendes Geschäft sind die Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen an Gleisen, Oberbau und Oberleitungen. Im ganzen Netz sind ganzjährig Bautrupps unterwegs, die Schwellen und Schienen austauschen, neue Fahrleitungen spannen und auch mal einen kompletten Bahndamm erneuern, wenn der Unterbau nicht mehr ausreichend belastbar ist. Diese Maßnahmen werden meistens vorgeplant. Die DB Netz, die Eisenbahnunternehmen und die Aufgabenträger haben im Rahmen des ´Runden Tisches Baustellenmanagement Schiene´ (RTB) geprüft, wie die Auswirkungen auf die Kunden reduziert werden können. Der ZSPNV Süd arbeitete in der AG Baustellenmanagement und Kommunikation mit. Im Ergebnis sollten nicht die einzelnen Gewerke in ständig

neuen Sperrpausen erneuert, sondern in frühzeitig festgelegten Sperrpausen sollten alle Gewerke gebündelt werden. Doch bis dahin ist es noch ein weiter Weg: Zwar konnten Verbesserungen in der Kommunikation mit den Eisenbahnen besprochen werden. Warum aber entscheidende Ergebnisse des RTB von 2018 nicht umgesetzt sind, erklärten auf Nachfrage zwei DB Netz-Vorstände jüngst beim DB Infradialog damit, dass die am Haushaltsrecht des Bundes anzupassenden Finanzierungsmodalitäten dies nicht zuließen. Wenn dem so ist, dann muss der Bund – der übrigens am RTB beteiligt war – dies ändern. Mit dem Bundesfinanzministerium sollten doch Regeln vereinbar sein, die eine überjährige Baustellenkonzeption nicht an der Bundeshaushaltsordnung scheitern lässt. Und noch eins wurde deutlich: Es geht nicht, dass – auch aus haushaltsrechtlichen Gründen – der 1:1 Ersatz Grundlage ist und Verbesserungen dann anders bilanziert werden müssen. Weshalb sie dann nicht mit umgesetzt werden. Wir brauchen jetzt keinen neuen RTB Bau mehr, sondern eine Reform der Infrastrukturfinanzierung, welche die effiziente Verbesserung der Schiene zulässt.

Dass es immer wieder zu unvorhersehbaren Störungen kommen kann, die nur gemeinsam zu meistern sind, haben die Dachsbauten in Rheinhessen und



der Vorderpfalz gezeigt: Der 'Grimbart' unterhöhlte die Bahndämme bei Erpolzheim und Eppelsheim so stark, dass der komplette Unterbau instabil wurde. Die Langsamfahrstelle reichte in der Pfalz bald nicht mehr aus, die Strecke musste über fast ein Jahr gesperrt werden, um eine dauerhafte Dammstabilisierung vorzunehmen, die auch gleichzeitig einen erneuten Höhlenbau mindestens erschwert.

Ein wichtiges Großprojekt musste die DB Netz ebenfalls schnellstmöglich und völlig losgelöst von den vereinbarten Bauprozessen umsetzen, weil es die plötzliche Mittelbereitstellung durch den Bund (sog. 'Schnellläuferprogramm') erforderte: Die völlige Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik der

Bahnhöfe zwischen Speyer und Wörth. Wo heute noch rein mechanische Hebelstellwerke mit Drahtzügen und Formsignalen (Wörth), elektromechanische Anlagen mit Drehknöpfen (Germersheim) oder Drucktastentische mit Relais-technik der 1960er Jahre (Speyer) zwar völlig zuverlässig, aber zunehmend wartungsintensiv für das Regeln des Zugverkehrs genutzt werden, kommen in Kürze elektronische Stellwerke zum Einsatz. Dabei stellen die Fahrdienstleiter die Weichen und Signale per Computer. Ende des Jahres sollen erste Teile davon in Betrieb gehen. Leider verzögert sich dadurch die Realisierung wichtiger Gleis- und Weichenergänzungen in Wörth um mehrere Jahre. Sie sind notwendig, um die Fahrpläne im Regionalverkehr – unter anderem jene in Richtung Elsass - weiter verbessern zu können.

Bis Ende der 2020-Jahre werden auch die letzten mechanischen Anlagen im südlichen Rheinland-Pfalz - in Kandel und Winden (Landkreis Germersheim) sowie in Schopp (Landkreis Kaiserslautern) - durch elektronische Stellwerke ersetzt sein.

Dann soll auch ein weiteres Projekt an den Start gehen: das digitale Stellwerk Mainz. Auch hier wird ein Drucktastensstellwerk mit Relais-technik ersetzt, das wegen Personalmangel im Sommer 2013

spektakulär für bundesweite Schlagzeilen sorgte: Über mehrere Wochen war der Zugverkehr eingeschränkt, der Fern- und Nahverkehr am linken Rhein und somit Kunden in weiten Teilen Südwestdeutschlands spürten direkt und indirekt die Auswirkungen. Land und ZSPNV begrüßen das Projekt, welches eisenbahnbetrieblich eine große Herausforderung darstellen wird. Doch ein großes Ärgernis bleibt: Ausgerechnet die Bahnhöfe Ingelheim und Gau Algesheim sollen nach dem Willen der DB über Jahre noch mit Relais-technik verbleiben. In Bingen steht ein modernes elektronisches Stellwerk, daran könnten die beiden Betriebsstellen alternativ angedockt werden. Die Alttechnik erlaubt keine Ergänzungen mehr, keine Blockverdichtung, noch nicht einmal der bundesweit bei Hauptstrecken obligatorische Gleiswechselbetrieb kann hinzugefügt werden. Die linke Rheinstrecke als Teil des EU-Korridors Benelux – Schweiz – Genua erhält einen betrieblichen Flaschenhals, der sich vor allem bei Baumaßnahmen und Verspätungen auswirkt: Flexible Betriebsführung zur Verspätungsreduzierung bleiben ein unerfüllter Wunsch. Die DB führt gefühlt 1000 Gründe an, warum sie so vorgeht. Doch es gibt eben 1001 Gründe, warum die Signale in Gau Algesheim und Ingelheim ebenfalls jetzt digitalisiert werden müssen. Wir werden sie weiter vorbringen.

Ein weiteres Großprojekt wirft schon jetzt seine Schatten voraus: Der Ersatz der Ludwigshafener Eisenbahnbrücke über den Rhein. Die bestehende Brücke – nach dem Krieg wiederaufgebaut – hat nun das Ende der wirtschaftlich sinnvollen Nutzungszeit erreicht. DB Netz steht mit den Aufgabenträgern der S-Bahn Rhein-Neckar sowie den Städten Mannheim und Ludwigshafen schon jetzt im intensiven Austausch darüber, wie Abbruch und Neubau am besten erfolgen. Völlig klar ist allen Beteiligten, dass die heute viergleisige Strecke über Monate hinweg mit nur zwei Gleisen betrieben werden kann. Die Grobprüfung, ob in Ludwigshafen Mitte ein Außenbahnsteig ergänzt werden kann, ergab nicht zu unterschätzende Fragestellungen. Mit finalen Ergebnissen für die Realisierungsphase des Gesamtprojektes ist deshalb kurzfristig nicht zu rechnen.



Die alte Nachkriegsbrücke (rechts) über den Rhein muss komplett erneuert werden.

ÖPNV-Konzepte im Busbereich in den Regionen Rheinhessen, Nahe und der Pfalz

Der Rheinland-Pfalz-Takt und der Busverkehr

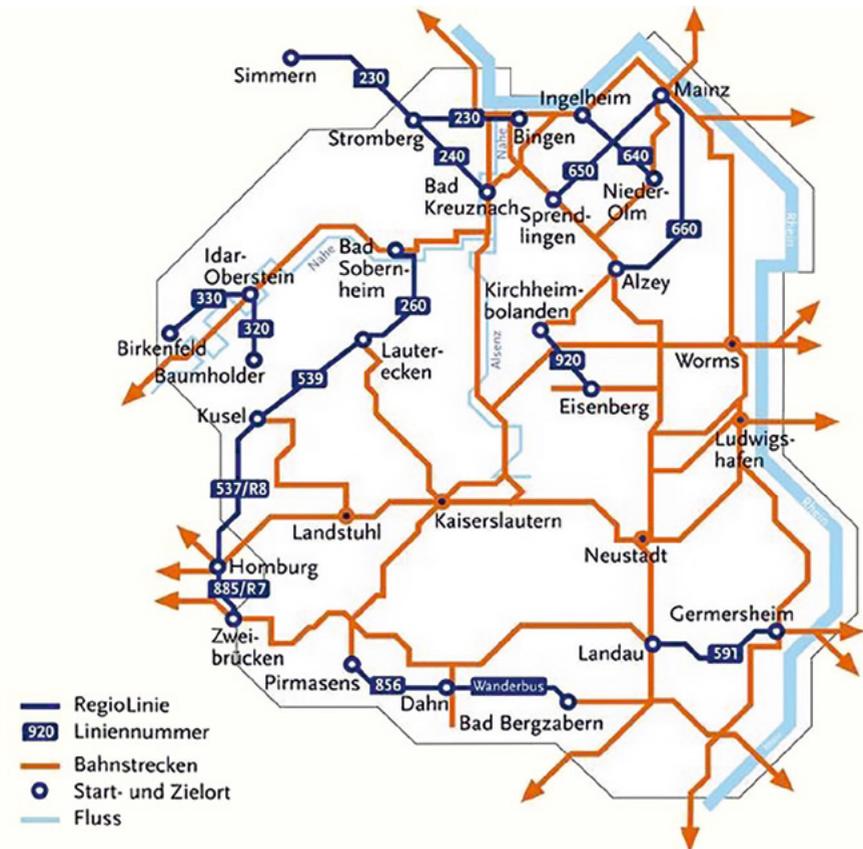
Der Rheinland-Pfalz Takt, der stufenweise ab 1994 eingeführt wurde, sorgt seitdem für ein getaktetes und ausgebautes Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Nach dem Credo „Jede Strecke, jede Stunde“ wurden die Verkehre systematisiert und an wichtigen Knotenpunkten miteinander verknüpft. Bereits damals lag der Fokus auch auf der Einführung landesweit bedeutsamer Buslinien – sogenannter „Regio-Linien“. Vor diesem Hintergrund wurde den beiden Schienenzweckverbänden im damaligen Landesnahverkehrsgesetz auch die Aufgabenträgerschaft für diese Linien – neben dem Schienenverkehr – zugeordnet.

Diese wurden Ende der 1990er/Anfang der 2000er Jahre vielfach in Rheinland-Pfalz auf Relationen eingerichtet, die in der Vergangenheit nicht (oder noch nicht) durch den Schienenpersonennahverkehr abgedeckt werden

konnten. Aber auch Verbindungen, die eine große Nachfrage erwarten ließen oder auch zur Schaffung von Lückenschlüssen zwischen den SPNV-Strecken, wurden als „Regio-Linien“ eingerichtet. Ziel war damals, alle Mittelzentren (im Sinne der Regional- und Landesplanung), die keinen Schienenanschluss besaßen, an den Rheinland-Pfalz-Takt mit einer Regio-Linie an den Taktverkehr anzuschließen.

Schwieriger Ausbau der Busangebote in der Fläche

In den vergangenen Jahren haben jedoch mehrere Entwicklungen dazu geführt, dass die Verantwortlichen im Bereich des ÖPNV eine flächendeckende Neuplanung des Busangebotes in Angriff genommen haben. Zum einen haben sich über Jahre hinweg die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Land



Das Netz der Regiolinien im Jahr 2000.

stetig verändert. Zum anderen hat sich die Schere zwischen den Wünschen der Menschen nach mehr und besserer Mobilität und dem vorgehaltenen Angebot weiter geöffnet. Insbesondere in ländlichen Gebieten kam es in der Vergangenheit häufig zu Angebotsverschlechterungen, da sich die traditionell oftmals noch eigenwirtschaftlich durch die Unterneh-

men betriebenen Verkehre außerhalb der Schülerzeiten kaum noch rentierten. Dies hat an vielen Stellen dazu geführt, dass die Angebote ausgedünnt wurden oder die öffentliche Hand sich finanziell im Busbereich engagieren musste.

Mitte der 2010er-Jahre entwickelte sich aus den bestehenden Problemen der



Lokale Linien und regionale Hauptlinien werden zu sinnvollen Bündeln zusammengefasst und im Wettbewerb vergeben.

politische Wunsch, das gesamte Busangebot genau zu betrachten, neu zu denken und – auch durch zusätzliche Finanzmittel des Landes – zu erweitern. In Rheinland-Pfalz waren die „ÖPNV-Konzepte“ geboren.

ÖPNV-Konzepte werden geboren

Die steigenden Kosten für die Verkehre, der demografische Wandel und ein sich änderndes Mobilitätsverhalten der Menschen waren und sind gute Argumente, um das gesamte Busangebot in Rheinland-Pfalz neu zu planen. Den gestiegenen Ansprüchen der Fahrgäste wird dabei durch eine deutliche Qualitätssteigerung mittels weitgehend barrierefreier Busse und einen angebotsorientierten Fahrplan mit neuen Verbindungen und der Auswei-

tung der Angebote in den Abendstunden und am Wochenende Rechnung getragen.

Die „ÖPNV-Konzepte“ wurden und werden stufenweise umgesetzt. Zunächst wurde im Norden des Landes das „ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord“ erarbeitet. Dieses wurde und wird dort in den Verkehrsverbänden Region Trier (VRT) und Rhein-Mosel (VRM) umgesetzt. Es folgte das „ÖPNV-Konzept Rheinhessen/Nahe“, welches die Neusortierung der Busverkehre im Bereich des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN) zur Folge hat. Die Umsetzung des „ÖPNV-Konzepts Rheinhessen/Nahe“ soll bis Herbst 2022 vollständig abgeschlossen sein. Gleichzeitig wurde im Jahr 2021 mit der Erarbeitung des „ÖPNV-Konzepts Pfalz“ im rheinland-pfälzischen Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) begonnen.

An der Planung dieser Konzepte sind die Zweckverbände SPNV Nord bzw. Süd, das Land Rheinland-Pfalz, die jeweiligen Verkehrsverbände und die Landkreise und kreisfreien Städte beteiligt, in deren Bereich Angebote neu und angebotsorientiert strukturiert wurden und werden.

Methodische Herangehensweise – politisches Ziel „Anbindung aller Grundzentren an einen angebotsorientierten ÖPNV“

Die Bürgerinnen und Bürger erhalten mit der Umsetzung der ÖPNV-Konzepte einen Nahverkehr aus einem Guss. Das

im Rahmen des „Rheinland-Pfalz Takts“ verbesserte Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird dann durch ein Konzept des ÖPNV auf der Straße bestmöglich ergänzt. Regelmäßige und verknüpfte Buslinien – ergänzt durch bedarfsgesteuerte Ruf-Verkehre – bieten den Bürgerinnen und Bürgern einen öffentlichen Verkehr, der dem Wandel im Mobilitätsverhalten gerecht wird und Fahrgäste zum Umsteigen bewegen kann.

Die ÖPNV-Konzepte werden grundsätzlich angebotsorientiert aufgebaut und sollen die verkehrliche Nachfrage bestmöglich bedienen. Hierbei ist jedoch auch eine wirtschaftliche Produktion der



Die Regio-Linie durch das Glantal war eine der ersten direkt vom ZSPNV Süd verantworteten Buslinien. Noch heute gelten bei Fahrten über die Grenzen der Verbände RNN und VRN hinweg normale Schienenfahrausweise!

| | |
|----------|--|
| 1 | NETZEBENE REGIONALEXPRESS (ZUG) ▷ schneller, teils überregionaler SPNV mit wenigen Halten REGIONALBAHN (ZUG) ▷ (über-)regionaler SPNV in der Regel mit Halt an allen Unterwegsstationen |
| 2 | HAUPTLINIE „REGIONALLINIE“, „STADT-UMLAND-LINIE“ UND „STADTVERKEHRLINIE“ (BUS) ▷ tägliche Bedienung, Taktverkehr, Angebotsorientierung |
| 3 | ERGÄNZUNGSLINIE 1. ORDNUNG/E1-NETZ (BUS, ALF/RUFBUS) ▷ Mo–Fr/Sa, Taktverkehr, bedarfsorientiertes Grundangebot bei geringerer Nachfrage ERGÄNZUNGSLINIE 2. ORDNUNG/E2-NETZ (BUS, ALF/RUFBUS) ▷ Mo–Fr, reiner Ausbildungsverkehr (aber offen für andere Fahrgäste) ORTSVERKEHRLINIE (BUS, ALF/RUFBUS) ▷ außer Koblenz, Neuwied und Trier; Erschließung Kernstadt/Kernort, Anbindung Stadt-/Ortsteile, Anbindung Kernstadt/Kernort an SPNV-Halte |
| 4 | FREIZEITLINIE (BUS) ▷ Saisonverkehr zu touristischen Gebieten, ggf. mit Fahrradbeförderung NACHTLINIE (BUS) ▷ Nachtverkehr |
| 5 | ANRUFDIENST ▷ flächenhaftes Angebot |

Die ÖPNV-Konzepte bauen auf einer mehrstufigen Planungshierarchie auf.

Verkehre beabsichtigt, deren Betriebsleistungen, z.T. schon seit vielen Jahren, im Rahmen von optimierten Linienbündeln europaweit ausgeschrieben werden. Hierbei werden die Angebote hierarchisch aufgebaut.

Das Grundprinzip der Planung ist, dass das Land Rheinland-Pfalz die Erreichbarkeit aller Grundzentren (gemäß Definition der Regional- und Landesplanung) in einer dem SPNV vergleichbaren Qualität sicherstellt. Die finanziellen Einsparungen der Landkreise und kreisfreien Städte werden zugleich unmittelbar reinvestiert

und für den Ausbau des sonstigen Busangebotes verwendet. Da Fahrzeuge und Personal in den Schülerverkehrsspitzen ohnehin benötigt werden, stehen diese auch für Fahrten außerhalb der Schülerverkehrszeiten zur Verfügung. Somit können die Fahrplanlücken betriebswirtschaftlich gesehen meist zu Grenzkosten bedient werden.

Den regionalen Buslinien kommt hierbei die größte Bedeutung für den „Jedermann“-Verkehr zu. Diese verkehren in der Regel täglich und mindestens alle 1-2 Stunden. In dichter besiedelten Gebie-

ten auch deutlich häufiger. Durch eine direkte Linienführung und bestmögliche Einbindung in Anschlussknoten wird das Angebot auch für Umsteiger interessant.

Auch die Belange des Ausbildungsverkehrs werden möglichst bereits bei diesen Linien berücksichtigt. Sollte dies nicht möglich sein, verkehren auf den Schülerverkehr ausgerichtete gesonderte Ergänzungslinien.

Um eine möglichst wirtschaftliche Ausgestaltung der Verkehre zu erreichen, werden in der Regel mehrere Linien zu einem Linienbündel zusammengefasst. Hierbei werden auch die oftmals nachfragestärkeren regionalen Hauptlinien („Landeslinien“) mit den von den Landkreisen beauftragten lokalen Hauptlinien bzw. Ergänzungslinien in einer Ausschreibung zusammengefasst. Somit stützen „stärkere“ Linien auch „schwächere“ und führen zu einem fairen Ausgleich. Die Ausschreibungen erfolgen europaweit, wobei durch Vorgaben des rheinland-pfälzischen Landestariftreugesetzes die Arbeitsbedingungen und Entlohnung der FahrerInnen sich nicht verschlechtern dürfen. Zugleich sorgt das Land Rheinland-Pfalz durch die Einführung des sogenannten „Rheinland-Pfalz-Indexes“ für einen finanziellen Ausgleich der Unternehmen für steigende Löhne.

Schrittweise Umsetzung

Mit der Umsetzung der neuen ÖPNV-Konzepte werden nach und nach neue Hauptlinien im Land eingeführt. Während diese Linien teilweise von regionaler Bedeutung sind, haben einige Buslinien auch eine übergreifende, landesweite Bedeutung.

So stellt beispielsweise die neue Schnellbuslinie 800 eine schnelle Verbindung zwischen der Region Rhein-Main und der Region Trier her. Die Linie wird Idar-Oberstein und Trier in rund 90 Minuten verbinden – Montag bis Freitag stündlich und am Wochenende zweistündlich. Da diese Buslinie direkte Anschlüsse von und zu den Zügen des RE 3 Frankfurt – Mainz – Idar-Oberstein bieten wird, kommt ihr auch eine über-



ÖPNV-Konzepte Bus

regionale Bedeutung zu. In Trier wird die Linie bis in die Innenstadt weiterfahren und nahe der Porta Nigra einen autofreien Stadtbesuch ermöglichen.

Eine Übersicht der aktuellen Planungen der Buskonzepte findet sich unter www.rolph.de/bus. Dort findet sich auch eine interaktive Karte, auf der das jeweilige Startdatum des ÖPNV-Konzeptes im jeweiligen Landkreis und die geplanten Verbesserungen aufgeführt sind.

Die zwei Hauptherausforderungen für diese neuen Konzepte werden sein, diese durch den Einsatz erneuerbarer Energien, bspw. durch mit Ökostrom betriebene Elektrobusse, schrittweise klimaneutral zu gestalten und insbesondere die Akzeptanz der Bürger zu gewinnen, die im ländlichen Raum jahrzehntelang nur das Auto gewohnt waren.



Bus im Landesdesign.

kvv.de

Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum

175 Jahre Eisenbahn im südlichen Rheinland-Pfalz



Wir bringen Menschen zusammen. Unser Antrieb seit 1994. Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) ist mit 24 Verkehrsunternehmen der bedeutendste Mobilitätsdienstleister am Oberrhein. Unserer Verbundgesellschaft gehören auch die Landkreise Germersheim, Südliche Weinstraße und die Stadt Landau an. Mit unseren Partnern organisieren wir den öffentlichen Nahverkehr in der Region mit einem verbundweiten Gemeinschaftstarif und bringen Sie mit modernen Bussen und Bahnen täglich an Ihre Ziele. Jährlich nutzen rund 170 Millionen Fahrgäste unsere attraktiven Nahverkehrsangebote. Markenzeichen des KVV ist ein leistungsfähiges Gesamtnetz mit einem dicht getakteten Stadtbahnsystem, das die Menschen in der Region schnell und umweltfreundlich miteinander verbindet. Gemeinsam mit unseren Kunden und Aufgabenträgern gestalten wir die klimafreundliche Mobilitätswende.



Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus – mehr Verkehr auf die Schiene lenken

Der Rheinland-Pfalz-Takt war und ist seit seiner Einführung ein bundesweit beachtetes Erfolgsmodell. Mit der Ausweitung des Angebotes, seiner Vertaktung und der Reaktivierung von Bahnlinien konnten deutlich mehr Fahrgäste für die Schiene gewonnen werden. Mit dem Konzept 'Rheinland-Pfalz-Takt 2015' (RPT 2015) wurde das landesweite Regional-Express-Netz eingeführt und die Ausweitung des Angebotes unter anderem durch die wettbewerbliche Vergabe der bis dahin im Landesvertrag mit der DB Regio enthaltenen Linien gegenfinanziert. Auch methodisch knüpfte RPT 2015 an den auslaufenden 'Großen Verkehrsvertrag' mit der DB Regio an, weil dieser das Herauslösen der einzelnen Linien jahresscharf vorgab. Die neuen Vergabepakete bildeten daher den konzeptionellen Rahmen für die neuen Angebote.

Koalitionsvertrag als Taktgeber

Im ‚ZUKUNFTSVERTRAG RHEINLAND-PFALZ – 2021 bis 2026‘ für die 18. Landtagswahlperiode haben sich die drei Koalitionspartner auf die weitere Fortentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes mit dem Zielhorizont 2030 verständigt. Ziel ist es, den Modal-Split-Anteil des Nahverkehrs an allen zurückgelegten Kilometern deutlich zu steigern. Eine fixierte Zielmarke wie andernorts eine „Verdoppelung der Fahrgastzahlen“ ist dies nicht: Mit Blick auf den Klimaschutz ist der politische Auftrag ambitionierter, weil eindeutiger: Es geht nicht einfach darum, „nur“ mit Neuverkehren mehr Kunden zu gewinnen, sondern den Anteil von Bahn und Bus im Verhältnis zum Autoverkehr zu erhöhen. Also in nennenswertem Umfang Autofahrer zum Umsteigen in den ÖPNV zu bewegen.

Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus – ein Gemeinschaftsprojekt

Das neue Ausbaukonzept Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus soll als Gesamtstrategie insbesondere für die Schiene die Fahrpläne verbessern, den Abschied vom Diesel beschleunigen, durch revitalisierte Strecken und zusätzliche Haltepunkte weitere Potenziale für die Schiene erschließen und die Verknüpfung mit dem Bus verbessern. Es ist als Gemeinschaftsprojekt des Klima- und Mobilitätsministeriums mit den beiden SPNV-Zweckverbänden (künftig: ÖPNV-Zweckverbände) zu verstehen.

Dabei dürften zwei Zielstellungen in den Fokus rücken: Zunächst die Klimaeffekte insbesondere durch den Ausbau des Angebotes im Zulauf auf die größeren Städte, weil dort die meisten Menschen als potenzielle Umsteiger erreicht werden können, sowie die Umstellung aller Zug- und Busleistungen auf elektrischen Antrieb mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Gleichzeitig sollte die Lebensqualität im ländlichen Raum verbessert werden: Das Abwandern vor allem junger Menschen in die Städte und deren Umland würde die Abwärtsspirale noch beschleunigen, weshalb ein besserer ÖPNV ein wichtiger Baustein für die Stärkung des ländlichen Raumes

darstellt. Ob die Bahn oder der Bus für weitere Angebotsausweitungen besser geeignet sind, muss regional im Einzelfall geprüft und entschieden werden. Die gerne publizierten Reaktivierungslisten unter anderem der Deutschen Bahn und anderer Stakeholder können nicht mehr als Diskussionsbeiträge sein: Denn das Geld für die Schiene müssen letztlich Länder und Kommunen aufbringen – bei nennenswerter Förderung durch den Bund. Dabei ist nicht auszuschließen, dass die knappen Kassen der öffentlichen Hand zu Priorisierungen zwingt. Größere Klimaeffekte versus eine noch bessere Erschließung des ländlichen





Die Tunnelstrecke in Karlsruhe bleibt im RLP-Takt 2030Plus ein Dreh- und Angelpunkt der südpfälzischen Stadtbahnen.

Raumes als sowieso schon geplant wäre ein unangenehmes, aber nicht unwahrscheinliches Szenario bei der Debatte, welchen Ausbauprojekten Vorrang einzuräumen ist. Doch die Straßenbauer haben es vorgemacht: Es ist besser, baureife Projekte in der Schublade zu haben, um bei plötzlichen Finanzierungsprogrammen loslegen zu können. So sind wir auch als Zweckverband unterwegs, z. B. durch die Beauftragung und Finanzierung baureifer Planungen für den barrierefreien Ausbau von Stationen. Wer erst plant, wenn das Geld im Haushalt veranschlagt wird, hat im Kampf um die Zuschüsse schon so gut wie verloren.

Beim Zielhorizont ist allen Partnern klar: Das Jahr 2030 kann nicht das Ende markieren. Manche Projekte können

dann erst angestoßen oder mitten in der Umsetzung sein. Deshalb das 'Plus' im Projektnamen.

Fahrplanbasiertes Vorgehen

Zum Start der Konzeptüberlegungen bietet es sich an, das heutige Angebot einer Evaluierung zu unterziehen: Wo passt der Fahrplan nicht, ist die Nachfrage, gemessen an den vermuteten Potenzialen', zu gering? Gibt es Linien, bei denen Potenziale und Nachfrage nicht zusammenpassen?

Beim Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus soll, wie beim Deutschland-Takt, fahrplanbasiert vorgegangen werden: Also wird zu-

erst ein Zielfahrplan definiert, um daraus die hierfür notwendigen Strecken- und Bahnhofsausbauten abzuleiten. Eine der wesentlichen Grundlagen könnten die künftigen Linienführungen und die jeweilige Angebotsdichte der langlaufenden Regional-Expresszüge werden. Mit der Elektrifizierung der Eifelstrecke und dem Einsatz batterie-hybrider Züge auf der Achse Karlsruhe – Kaiserslautern ergeben sich landesweit und in Kooperation mit den Partnern jenseits der Landesgrenzen völlig neue Möglichkeiten der Linienführungen. Und somit auch der mittel- bis langfristigen Neuzuschneidung der einzelnen Vergabernetze.

Weitere Elektrifizierungen denkbar

Denkbar sind dabei weitere klassische Elektrifizierungen: Für die Strecke Kirchheimbolanden - Alzey – Mainz könnten so, einschließlich eines passgenauen Doppelspurabschnitts, – reale Chancen entstehen, noch besser an Frankfurt/M angebunden zu werden. Die Alsenzbahn war schon mehrfach Kandidatin für eine Elektrifizierung, in den 1970er Jahren wurde sogar schon ein Unterwerk am Rangierbahnhof Einsiedlerhof errichtet. Das Projekt war dann im Bundesverkehrswegeplan 1992 und letztmalig im 'Wachstumsprogramm' der DB Netz von

2009 enthalten. Das Land meldete die Strecke für das Ausbauprogramm 'Elektrische Güterbahnen' an – all dies verlief im Sand. Es liegt also am Bund, ob die Strecke endlich modernisiert wird. Sie ist ohnehin die derzeit letzte überregional befahrene Strecke im südlichen Rheinland-Pfalz, bei der die aktuelle Kommunikationstechnik GSM-R nicht eingerichtet ist. Der Modernisierungsbedarf liegt also auf der Hand.



Die lange Hebelbank im Stellwerk Ef des Rangierbahnhof Einsiedlerhof hat seit knapp 20 Jahren ausgedient. Doch der Modernisierungstau im pfälzischen Bahnverkehr ist noch lange nicht aufgelöst.

Auch für die Strecke Karlsruhe – Wörth – Neustadt sollte ein neuer Anlauf gestartet werden, um den Bund zu einer Elektrifizierung zu bewegen. Denkbar knapp fiel sie bei der volkswirtschaftlichen Bewertung durch: Es fehlten 0,3 % zum positiven Ergebnis.

Um den Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen voranzutreiben, werden in künftigen Netzen ohne Oberleitung batteriehybride oder Wasserstofffahrzeuge fahren. In laufende Verträge einzugreifen, sollte man möglichst vermeiden: Die Unternehmen haben vor rund zehn Jahren viele neue Dieseltriebwagen beschafft, die man nicht einfach aufs Abstellgleis schicken kann. Würde man sie vorzeitig ablösen wollen, müsste die öffentliche



Im Deutschland-Takt sollen alle 2 Stunden ICE oder TGV nach Paris fahren.

Hand viele Millionen als Remanenzkosten aufbringen.

Mit dem Deutschland-Takt wird alles besser?

Mit dem Deutschland-Takt haben die Gutachter des Bundes ein im Grundsatz überzeugendes Konzept vorgelegt. Den Fernverkehr besser mit dem Regionalverkehr verknüpfen, für den Güterverkehr ausreichend Wachstumschancen lassen, um die LKW-Kolonnen wenigstens teilweise auf die Schiene zu lenken. Die Grundidee ist richtig: Den Verkehr planen und dann die Bahn danach ausbauen. Für das südliche Rheinland-Pfalz stand und steht der ZSPNV im Austausch mit dem Gutachter, damit die beschlossenen Konzepte für den SPNV mitgedacht werden.

Völlig klar ist: Der Bund und die Gutachter können im Regionalverkehr nur Vorschläge machen – da sie die Angebote nicht verantworten, entscheiden Land und die beiden Zweckverbände über die konkreten Fahrpläne. In der Konsequenz bedeutet dies: Die Vorschläge der Netzgrafik für den Deutschland-Takt, die über das heutige Angebot hinausgehen, können nur realisiert werden, wenn das hierfür notwendige Geld bereitgestellt werden kann.



Land und ZSPNV wollen das eingleisige Nadelöhr zwischen Winden und Wörth beseitigen.

Zwei weitere Hürden sind aber noch zu nehmen: Seit der Bahnreform lehnt es der Bund ab, seine Verantwortung für die Streckenausbauten und auch die Angebote im Fernverkehr vollständig anzuerkennen. Dies vor dem Hintergrund, dass der Deutschland-Takt alle zwei Stunden einen ICE durch die Pfalz nach Paris vorsieht. Doch wer soll diesen bezahlen? Die DB Fernverkehr wird dieses Angebot sicherlich nicht „eigenwirtschaftlich“ anbieten, zudem richten die DB und die SNCF ggfs. weitere Züge bevorzugt über Strasbourg ein und der Bund sagt, sich darum zu kümmern, sei nicht seine Aufgabe. Nach Ansicht vieler Experten sollte der Bundesverkehrsminister aber mal das Grundgesetz etwas genauer lesen,

weil der Artikel 87 e ziemlich genau sagt, worin dessen Verantwortung liegt. Auch beim Ausbau der Schiene sollte noch geradegerückt werden, wem die Bahn gehört und wer für ihren Ausbau zuständig ist. Länder und Kommunen nun über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in eine Mithaftung über den Erfolg des Deutschland-Taktes zu nehmen, sollte zumindest fair und ergebnisoffen diskutiert werden.

Doch auch die DB selbst gibt Rätsel auf: Ihre Planungen für den künftigen Fernverkehr am linken Rhein nach Inbetriebnahme des Stuttgarter Tiefbahnhofs passen bislang nicht zu Deutschland-Takt und Nahverkehr. Die IC-Züge würden die

S-Bahnen zwischen Worms und Mainz sprichwörtlich aus dem Takt bringen. Hier sind noch viele Gepräche nötig.

Mehr Gleise für bessere Angebote

Auch unabhängig vom Deutschland-Takt sind Ausbau und weitere Modernisierungen erforderlich. Auf Initiative des ZSPNV und in Abstimmung mit dem rheinland-pfälzischen Klimaschutz- und Mobilitätsministerium ist eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt worden, wie das eingleisige Nadelör zwischen Wörth und Winden in der Südpfalz beseitigt werden kann. Weil im weiteren Verlauf zwischen Landau und Winden auch noch Blocksignale fehlen, kann dort der Fahrplan nicht grundlegend verbessert werden.



Auch zwischen Ludwigshafen und Schifferstadt fehlt das vierte Gleis.

Ein besonderes Ärgernis ist die Strecke Mainz – Bingen. Nicht nur die Planungen der DB zur Signaltechnik sind dort zu verbessern. Um die Fahrpläne zwischen Bad Kreuznach, Bingen und Mainz insgesamt ausbauen zu können, fordern Land und Zweckverband seit vielen Jahren den wenigstens dreigleisigen Ausbau und eine kreuzungsfreie Ausfädelung der Nahestrecke im Bereich Gau Algesheim. Doch weder Bund noch Bahn ergreifen die Initiative.

Trotz aller Kritik im Einzelnen: Die DB ist ein wichtiger Partner. Mit ihrer ‚Netzkonzeption 2040‘ blickt sie ebenfalls nach vorne. Eine spannende, gemeinsame Aufgabe mit der Bahn ist es, diese und die Ausbaunotwendigkeiten für den ‚Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus‘ miteinander in Einklang zu bringen. Der Bund hat es in der Hand, mit der beschlossenen neuen gemeinwohlorientierten Ausrichtung der DB Netz die Weichen in die richtige Richtung zu stellen.

Mit neuen Stationen die Erschließungswirkung der Schiene verbessern

Noch immer fährt die Schiene an dem einen oder anderen Wohn- und Gewerbegebiet vorbei, obwohl dort neue KundInnen gewonnen werden könnten.

Mit der ab Seite 98 erläuterten ‚Stationsoffensive‘ gab die Deutsche Bahn einen wichtigen Anstoß dazu, die Erschließungswirkung der Schiene verbessern, das Land hat sich dabei zu einem bedeutenden finanziellen Engagement verpflichtet. Doch ein zentrales Großprojekt ist nicht erfasst, aber wegen seiner Bedeutung auch im Koalitionsvertrag explizit genannt: Nordwestlich des Mainzer Hauptbahnhofs, im Bereich der Gabelung der drei Strecken nach Alzey, Bingen und Wiesbaden soll ein, für Mainz und die gesamte Region Rheinhessen zentraler neuer Umsteigebahnhof entstehen. Derzeit noch mit Arbeitsbegriff ‚Mainz-Schott‘ der interessierten Öffentlichkeit bekannt, kann er die Reisezeiten vor allem für Fahrten beispielsweise aus Richtung Bad Kreuznach, Bingen und Ingelheim über den Rhein nach Wiesbaden, aber auch zwischen den Strecken nach Saulheim und Ingelheim/Bingen deutlich senken. Seine Realisierung wird ingenieurtechnisch und auch finanziell sehr anspruchsvoll sein und einen längeren Planungsvorlauf benötigen. Wegen der voraussichtlich hohen Kosten soll eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm beantragt werden.

Weitere ergänzende Stationsprojekte werden beispielsweise für Kaiserslautern (im Bereich des ehemaligen Nordbahnhofs) sowie Speyer (südlich des Haupt-

bahnhofs) derzeit noch kommunalpolitisch diskutiert.

Die Fehler der Vergangenheit korrigieren: Gleise wieder einbauen, Strecken reaktivieren

Auch bei der Bahn gilt: Die Abrissbirne der 70er und 80er Jahre hat ausgedient. Es ist gut, dass alle an einem Strang ziehen, um die Fehler der Vergangenheit zu korrigieren. Hierzu gehören der Wiedereinbau von Kreuzungs- und Überholgleisen genauso wie die Reaktivierung von stillgelegten Strecken. Im Süden von Rheinland-Pfalz stehen mehrere Gutachten auf der Agenda: Allen voran die Direktverbindung von Germersheim nach Landau, die im ersten Durchgang die berühmte ‚1‘ bei der volkswirtschaftlichen Bewertung relativ knapp nicht geschafft hat. Der ZSPNV nimmt jetzt in enger Abstimmung mit Land und Kommunen einen zweiten Anlauf. Dabei werden nicht nur die veranschlagten Kosten auf den Prüfstand gestellt. Die neuen Vorgaben des Bundes für solche Gutachten werden in Kürze veröffentlicht und sollen unter anderem Klimaschutzeffekte stärker berücksichtigen. Auch die Strecken Landau – Herxheim und die Eistalbahn von Ramsen nach Enkenbach werden nochmals untersucht.



Eine neue Chance bekommt die Glantalbahn. Am 30. Mai 1986 fuhr in Odernheim der letzte reguläre Personenzug.

Weiter nördlich steht, mit zwei Abschnitten, die Glantalbahn auf der Agenda. Für sie gab es schon 1997 ein positives Ergebnis, was aber damals, aus finanziellen Gründen, nicht in ein konkretes Projekt mündete. Immerhin sorgt die Draisinenbahn für die Erhaltung des rechtlichen Status als Eisenbahn, wodurch eine Revitalisierung dort überhaupt erst möglich wird. Eine besondere Form der Trassensicherung wird bei der Bachbahn bei Kaiserslautern praktiziert: Auf gemeinsame Initiative des ZSPNV und der früheren Verbandsbürgermeisterin von Weilerbach, Anja Pfeiffer, bleibt die Trasse als Ganzes erhalten und wird für einen flotten Pendler- und Freizeitradweg hergerichtet. Will man die Strecke in einer fernen Zukunft reaktivieren, kann die vor 25 Jahren weit gediehene Stadtbahnidee wiederbelebt werden: Denn für Straßenbahnen gilt das Verbot

des Neubaus höhengleicher Bahnübergänge nicht.

Auch das Fragezeichen zur Hunsrückquerbahn könnte aufgelöst werden: Das Projekt kann neu aufgestellt und als echte regionale Erschließungsachse ausgerichtet werden. Hierzu bedarf es eines neuen Betriebsprogramms und einer angepassten Infrastrukturplanung. Mit neuen Parametern kann dann die für die Bundeszuschüsse aus dem GVFG notwendige Nutzen-Kostenbewertung erstellt werden. Schafft die Linie die ‚1‘, könnte die lange Strecke in zwei Abschnitte unterteilt werden, denn der Mittelbedarf wäre immens. Deshalb bietet es sich an, zunächst zu prüfen, den SPNV von Langenlonsheim kommend zunächst bis Simmern wieder in Betrieb zu nehmen. Nirgends in Deutschland wurde bislang eine Strecke von über 60 Kilometern an einem Stück reaktiviert.



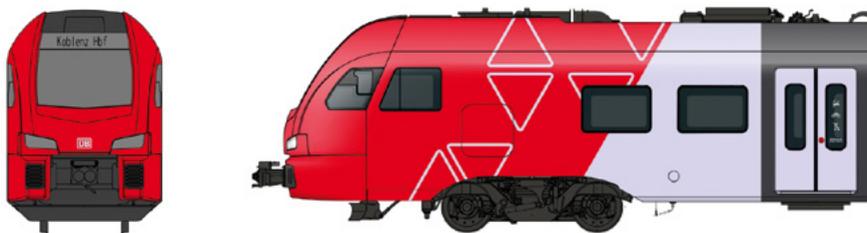
Die Zellertalbahn ist die kürzeste Bahnverbindung zwischen Worms und der Westpfalz.

Saisonale Angebote als Vorstufe für ein umfassendes Angebot.

Ein wichtiger Baustein und quasi Vorstufe für die Integration in den Rheinland-Pfalz-Takt sind die saisonalen Angebote. Für die Zellertalbahn und die südpfälzische Wieslauterbahn ins Dahner Felsenland sind die Streckensanierungen bzw. deren Vorbereitung im Gange. Mit Landesmitteln werden Oberbaumaßnahmen und Brückensanierungen finanziert, die sogar wieder Güterverkehre ermöglichen würden. Zwischen potenziellen Verladern und den Gebietskörperschaften als Eigentümer (Wieslauterbahn) und Pächter (Zellertalbahn) werden unter Einbeziehung von Eisenbahninfrastrukturexperten konkrete Gespräche geführt, die Geschäftsstelle

des ZSPNV berät dabei die Gebietskörperschaften. Ziel ist es, die Zellertalbahn als neue Verbindungsachse in der Pfalz zwischen der Stadt Worms und dem Oberzentrum Kaiserslautern auszubauen und damit vollständig mit einem täglichen Stundentakt in den Rheinland-Pfalz-Takt zu integrieren. Im Wieslautertal ist aus unserer Sicht – neben den touristischen Verkehren – eine Verknüpfung im Berufsverkehr mit den Angeboten der Queichtalbahn das nächste Etappenziel.

Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus



Die Züge in den beiden Pfalznetzen und die SÜWEX-Triebwagen erhalten das Landesdesign.

Enge Abstimmung mit dem Landesnahverkehrsplan

Letztlich ist der Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus ein umfassendes Projekt. Er soll in enger Wechselwirkung mit dem Landesnahverkehrsplan entwickelt werden und den Bus- und Straßenbahnverkehr mitbetrachten. Das heutige Tramnetz in und um Mainz und Ludwigshafen sollte nicht in Stein gemeißelt sein – Ausbaukonzepte beispielsweise in Richtung Mutterstadt und Dannstadt



Von der Bahn aufs Rad: Mit dem Mietrad die letzte Meile bis zum Ziel fahren.

werden vor Ort diskutiert. Die künftige Buslinie Idar-Oberstein – Trier mit auch überregionaler Verknüpfungsfunktion einerseits und die künftige regionale Hauptlinie Weilerbach – Kaiserslautern im Zuge der früheren Bachbahntrasse andererseits zeigen den Spannungsbogen auf, den das Buskonzept von Land und Zweckverbänden bietet.

Multimodale Angebote ergänzen die Linienverkehre. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar beispielsweise hat flexible On-Demand-Verkehre, Mietfahräder wie jene von Nextbike und auch E-Scooter tariflich integriert und sorgt damit auch auf der letzten Meile für ein klimafreundliches Ankommen bis zum Ziel. Die gleiche Zielrichtung verfolgen der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund und der Karlsruher KVV. Die Zukunft des neuen Rheinland-Pfalz-Taktes, in enger Kooperation mit allen Partnern, hat schon begonnen.

Gute Verbindungen schaffen Freunde.

Der VRN gratuliert zum Jubiläum!



**Einfach
ankommen.**



VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Der ZSPNV stellt sich vor

Der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd ist der durch das Landesgesetz bestimmte Aufgabenträger für den regionalen Schienenpersonennahverkehr. Gleichzeitig ist er, in Abstimmung mit dem Klimaschutzministerium des Landes Rheinland-Pfalz und den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern, für die Gestaltung und Finanzierung der regionalen Bushauptlinien zuständig. Mitglieder sind das Land, die Landkreise und kreisfreien Städte

Die Aufgaben der Geschäftsstelle in Kaiserslautern umfassen insbesondere:

- die Konzeption aller SPNV-Angebote sowie der regionalen Bushauptlinien,
- die Durchführung von Vergabeverfahren für den SPNV,
- die Konzeption und Rahmenbedingungen für den Vertrieb im SPNV,
- das Qualitätsmanagement, Controlling für den SPNV,
- die Marktforschung,
- die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing sowie
- die Mitwirkung bei der Erstellung sowie die Umsetzung des Landesnahverkehrsplans.
- In Zusammenarbeit mit dem Land Rheinland-Pfalz der Ausbau der Schienen- und Stationsinfrastruktur (barrierefreier Ausbau und neue Stationen).

Die SPNV-Leistungen – im Jahr 2022 rund 21 Mio. Zugkilometer auf einem Streckennetz von etwa 900 Kilometern – werden derzeit im Rahmen von 15 Verträgen erbracht, hinzu kommen die Ver-

träge zu den regionalen Bushauptlinien, die durch den Zweckverband finanziert werden. Von den im Jahr 2022 veranschlagten Haushaltsmitteln in Höhe von 266 Mio. € werden rund 99% für die Zuschüsse im Bus- und SPNV-Bereich an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Diese Gelder stellt das Land Rheinland-Pfalz aus den Regionalisierungsmitteln bereit, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt.

Aktuell (Juni 2022) sind neben dem gewählten Verbandsdirektor Michael Heilmann zwölf festangestellte MitarbeiterInnen beschäftigt, davon fünf in Teilzeit. Hinzu kommen einzelne Aushilfskräfte als ‚Minijobber‘. Gewählter Vorstandsvorsteher ist der Landrat des Landkreises Germersheim, Dr. Fritz Brechtel. Als sein Stellvertreter wurde der Zweibrücker Oberbürgermeister Dr. habil. Marold Wosnitza gewählt.





175 Jahre Eisenbahn in Rheinland-Pfalz – zwischen der Dampflokomotive 'Pfalz' bis zum batteriehybriden Elektrozug liegen abwechslungsreiche, phasenweise schreckliche, auf jeden Fall immer wieder herausfordernde Epochen. Seit den ersten Zügen Mitte des 19. Jahrhunderts prägt der technologische Fortschritt den Bahnverkehr.

Der Schienenverkehr erfindet sich immer wieder neu: Aktuell wird der Ausstieg aus den fossilen Brennstoffen engagiert vorangetrieben, Züge fahren zunehmend computergesteuert. Sie überwinden Grenzen, als gäbe es sie gar nicht.

Mit unserer Festschrift wollen wir einen Überblick verschaffen: Über die Entwicklung und wichtigste Zwischenstationen des Bahnverkehrs in Rheinhessen, entlang der Nahe und in der Pfalz. Über die Konzepte, die sich in der Umsetzung befinden. Und die weiteren Planungen für den Rheinland-Pfalz-Takt 2030Plus.

Steigen Sie mit uns ein – die Zukunft hat schon begonnen.