

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

68. Verbandsversammlung am 21.06.2023 Öffentliche Sitzung

TOP 3 Aktueller Sachstand der Erstellung des Landesnahverkehrsplans Rheinland-Pfalz

Vorbemerkungen

Der Landesnahverkehrsplan (LNVP) ist das „Herzstück“ des novellierten rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (vgl. § 11 NVG), der die Rahmenbedingungen für einen ÖPNV „aus einem Guss“ (zentrales Ziel des Gesetzes) definieren wird.

Auf der Homepage des Landes www.landesnahverkehrsplan-rlp.de wird hierzu folgendes ausgeführt: „Er ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines Nahverkehrssystems für das ganze Land und definiert die Qualitätsstandards in der Infrastruktur sowie das pflichtige Mindestbedienungsangebot. Damit sollen Mindeststandards für das Verkehrsangebot festgelegt werden, welche die Aufgabenträger zur Erfüllung des ÖPNV als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung vorhalten müssen.“

Er analysiert die aktuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in Städten und ländlichen Gebieten, die sich durch den demografischen Wandel, größere Pendlerdistanzen, die Einführung neuer Mobilitätsformen, gestiegene Anforderungen an die Barrierefreiheit, geänderte Ansprüche der Kundinnen und Kunden an die Mobilität und neue umweltpolitische Herausforderungen in den letzten Jahren grundlegend geändert haben. Ferner sollen der Ausbau von Bus und Bahn einen Schlüsselbereich zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes Rheinland-Pfalz bilden.

Aufstellung mit breiter Beteiligung

Der Landesnahverkehrsplan wird derzeit gemeinsam mit den beiden ÖPNV-Zweckverbänden, in Zusammenarbeit mit den Verbänden und Verbänden, sowie allen Beteiligten am System des Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz erarbeitet. Hierzu gehören z.B. die kommunalen Spitzenverbände, die Unternehmens-, die Fahrgast- und Umweltverbände, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, die Gewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern (u.a.). Ziel ist eine größtmögliche Transparenz, damit ein breiter Konsens geschaffen werden kann.

Die diesbezügliche Auftaktveranstaltung fand am 08.02.2023 auf Einladung von Frau Ministerin Eder in Mainz statt.

Fachliche Begleitung

Bei der Erarbeitung des ersten rheinland-pfälzischen Landesnahverkehrsplans werden das Land Rheinland-Pfalz sowie die beiden Zweckverbände durch die im ÖPNV erfahrenen Beratungsunternehmen PTV Transport Consult GmbH (PTV) sowie Transport-Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) unterstützt.

Zu deren Aufgabenportfolio gehören zum einen die Organisation und Steuerung des Beteiligungsprozesses, zum anderen werden im Rahmen der inhaltlichen Bearbeitung umfassende Analysen der Bestandssituation durchgeführt und herausgearbeitet, wo Handlungsbedarf im ÖPNV des Landes besteht.

Auf dieser Basis werden dann die erforderlichen Maßnahmen und Vorgaben zur Sicherstellung, zur Weiterentwicklung und zum Ausbau eines landesweit attraktiven ÖPNV entwickelt.

Aktueller Sachstand und Zeitplan

Im Rahmen dieser Verbandsversammlung werden der aktuelle Sachstand sowie der vorgesehene Zeitplan zur Erstellung des Landesnahverkehrsplans durch den Projektleiter, Herrn Dr. Roland Priester (PTV Consult) vorgestellt.

Die am 21.06.2023 durch PTV gezeigte Power-Point-Präsentation wird dann dem Protokoll beigelegt.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

68. Verbandsversammlung am 21.06.2023 Öffentliche Sitzung

TOP 4 Sachstand Rheinland-Pfalz Takt 2030+

Ausgangslage

Das Land Rheinland-Pfalz war deutschlandweit das erste Bundesland, das einen flächendeckenden, integralen Taktfahrplan, den Rheinland-Pfalz-Takt, eingeführt hat. Bundesweit Aufsehen erregte damals insbesondere die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, wie z.B. die Schienenstrecke von Grünstadt nach Eisenberg, die gleichzeitig mit dem Start des Rheinland-Pfalz-Taktes im Mai 1994 realisiert wurde.

Zum „Markenkern“ des Rheinland-Pfalz-Taktes gehören seither:

- Die Züge verkehren in regelmäßigen Zeitabständen an allen Tagen der Woche (mindestens stündlich).
- In definierten Knotenbahnhöfen bestehen Umsteigemöglichkeiten zu anderen ÖPNV-Angeboten (Bus/Schiene/Ruftaxi).
- Die Reaktivierung zahlreicher Strecken sorgte für einen großen Bedeutungsgewinn des Systems Schiene, insbesondere im ländlichen Raum. Durch die Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes wurden enorme Nachfragesteigerungen erreicht, insbesondere auch im Segment „Jedermannverkehr“.

Mit dem Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ wurde die bewährte Fahrplanstruktur weiterentwickelt, ein landesweites Regional-Express-Netz eingeführt und insgesamt das Fahrplanvolumen weiter erhöht. Letzter Meilenstein im Süden des Landes war die (allerdings mehrere Jahre verspätete) Fertigstellung des Bahnhofes in Kirchheim an der Weinstraße, welcher seitdem einen 30-Minuten-Takt zwischen Frankenthal und Grünstadt ermöglicht.

Rheinland-Pfalz-Takt 2030+

Da Ende der 2020er und in den 2030er-Jahren zahlreiche landesweit bedeutsame Verkehrsverträge auslaufen und somit die Folgeausschreibungen anstehen, haben das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität, der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und der ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd im Jahr 2022 das Nachfolgeprojekt „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“ gestartet.

Eine gemeinsame Ausschreibung von Gutachterleistungen durch die drei o.g. Partner hat ergeben, dass die Beratungsbüros BPV Consult GmbH (Sitz u.a. in Koblenz) und iRFP (Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung Dresden) die Aufgabenträger und das Land hierbei unterstützen können. Die Zusammenarbeit mit diesen Gutachtern wurde im Januar 2023 gestartet.

Bei der Erstellung der Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2030+“ sind die folgenden Arbeitsschritte geplant:

- In einem ersten Schritt werden das derzeitige Liniennetz in Rheinland-Pfalz evaluiert und insbesondere die Knotenbahnhöfe betrachtet. Die Einbindung der benachbarten Aufgabenträger und Bundesländer wird hierbei parallel angegangen.
- Ziel ist die Erarbeitung einer Langfristkonzeption für Rheinland-Pfalz, woraus sich dann der zusätzliche Infrastrukturbedarf ableitet (z.B. zusätzliche Weichenverbindungen, Begegnungsgleise, Elektrifizierungen etc.). Aus Sicht des ZÖPNV RLP Süd sollte der Fokus bei der Erstellung dieser Konzeption insbesondere auf der Schaffung neuer Direktverbindungen liegen, um beispielsweise ländliche Räume umsteigefrei in die Ballungszentren anbinden zu können. Darüber hinaus werden Taktverdichtungen geprüft und die Ergebnisse der derzeit laufenden Reaktivierungsstudien in das Gesamtkonzept einfließen. Geplant ist darüber hinaus eine vollständige Umstellung des SPNV auf elektrische Antriebe (Elektrotriebwagen bzw. Akkufahrzeuge, wenn keine Oberleitung vorhanden ist).
- Erstes Etappenziel ist die Erstellung von Zwischenergebnissen zur Beistellung im ersten rheinland-pfälzischen Landesnahverkehrsplan. Das Gesamtprojekt wird noch mindestens bis in das Jahr 2024 hinein fortgeführt und soll letztlich bestmöglich in das Konzept des Deutschlandtaktes integriert werden.

Wichtige Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Konzeption sind:

- Umsetzung des „Deutschlandtaktes“ durch den Bund. Bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen für Rheinland-Pfalz sind in diesem Zusammenhang zum Beispiel die Dreigleisigkeit zwischen Abzw. Mönchhof/Flughafen Frankfurt – Mainz-Bischofsheim), um die unzureichende Betriebsqualität der derzeit vollkommen überlasteten Schienenstrecke Mainz – Frankfurt zu verbessern. Allerdings hat der Bund die vollständige Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen dieser Konzeption bis 2070 (!) zeitlich gestreckt. Zudem hat der Bund in der Vergangenheit keines der durch das Land oder die beiden Zweckverbände vorgeschlagenen Projekte für den Personenverkehr in Rheinland-Pfalz in die Maßnahmenliste übernommen, weil sich nach seiner Auffassung aus den Konzeptfahrplänen diesbezügliche Notwendigkeiten nicht ableiten lassen würden. Hierzu gehören beispielsweise Ausbaumaßnahmen an der aus Sicht vieler Beobachter überlasteten Strecke Mainz – Bingen.

- Ergänzend ist die Umsetzung einer Vielzahl von lokalen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich (z.B. zusätzliche Weichenverbindungen, Umwandlung von Haltepunkten in Bahnhöfe, abschnittsweise Zweigleisigkeit, neue Haltepunkte, Elektrifizierungen).
- Für die Fahrplanausweitungen im Nahverkehr muss der Bund den Bundesländern dauerhaft deutlich höhere Regionalisierungsmittel zuweisen. Ansonsten lassen sich die geplanten Angebotsverbesserungen/Reaktivierungen im Rahmen der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ nicht realisieren.

Information der Mitglieder des ZÖPNV RLP Süd

Die Mitglieder des ZÖPNV RLP Süd werden fortlaufend über die Planungen des Rheinland-Pfalz-Taktes 2030+ im Rahmen der nächsten Verbandsversammlungen informiert und in die Detailplanungen eingebunden, sobald erste konzeptionelle Entwürfe vorliegen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

68. Verbandsversammlung am 21.06.2023 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Vorstellung der Machbarkeitsuntersuchung für einen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Winden – Wörth

Ausgangslage

Die Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth – Karlsruhe weist im Abschnitt Winden – Kandel – Wörth einen lediglich eingleisigen Abschnitt auf. Dies bedeutet trotz eines zweiten Gleises im Bahnhof Kandel eine erhebliche kapazitive Einschränkung und im Falle von Verspätungen eine Übertragung auf den jeweiligen Gegenzug.

Die bisherigen Betrachtungen im Rahmen einer Vorentwurfsplanung sahen vor, die Zweigleisigkeit abschnittsweise aus Richtung Winden bis kurz vor den Bahnhof Kandel zu entwickeln. Im Zuge der vertieften Betrachtung von verbesserten Fahrplankonzepten zeigte sich jedoch, dass auch ein zweigleisiger Ausbau aus Richtung Wörth bis Kandel nötig wäre. Idealerweise entstünde somit eine durchgehende Zweigleisigkeit einschließlich einer Blockteilung in Kandel.

Vor diesem Hintergrund hat der ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd in enger Abstimmung mit dem Land Rheinland-Pfalz sowie der DB Netz AG eine Machbarkeitsuntersuchung für einen zweigleisigen Ausbau zwischen Wörth und Winden beauftragt. Nach einer Preisanfrage wurde hierfür das Ingenieurbüro Mailänder Consult beauftragt.

Aktueller Sachstand und Zeitplan

Im Rahmen dieser Verbandsversammlung werden die Ergebnisse dieser Machbarkeitsuntersuchung sowie eine erste Kostenschätzung vorgestellt werden.

Die am 21.06.2023 durch das Ingenieurbüro Mailänder Consult gezeigte Power-Point-Präsentation wird dann dem Protokoll beigelegt.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle des Zweckverbandes, gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz ein Gespräch mit dem Bundesverkehrsministerium vorzubereiten, um die Realisierungschancen dieser Infrastrukturmaßnahme zu besprechen.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

68. Verbandsversammlung am 21.06.2023 Öffentliche Sitzung

TOP 6 Sachstand Akkuzüge im Pfalznetz

Vorbemerkungen

Im Rahmen der 64. Verbandsversammlung am 17.08.2021 (TOP 1.2 der nicht öffentlichen Sitzung) wurde die Vergabe der Betriebsleistungen im sogenannten „Pfalznetz“ nach einer europaweiten Ausschreibung an die DB Regio AG als wirtschaftlichster Anbieter beschlossen.

Die Vergabe erfolgte in zwei Losen:

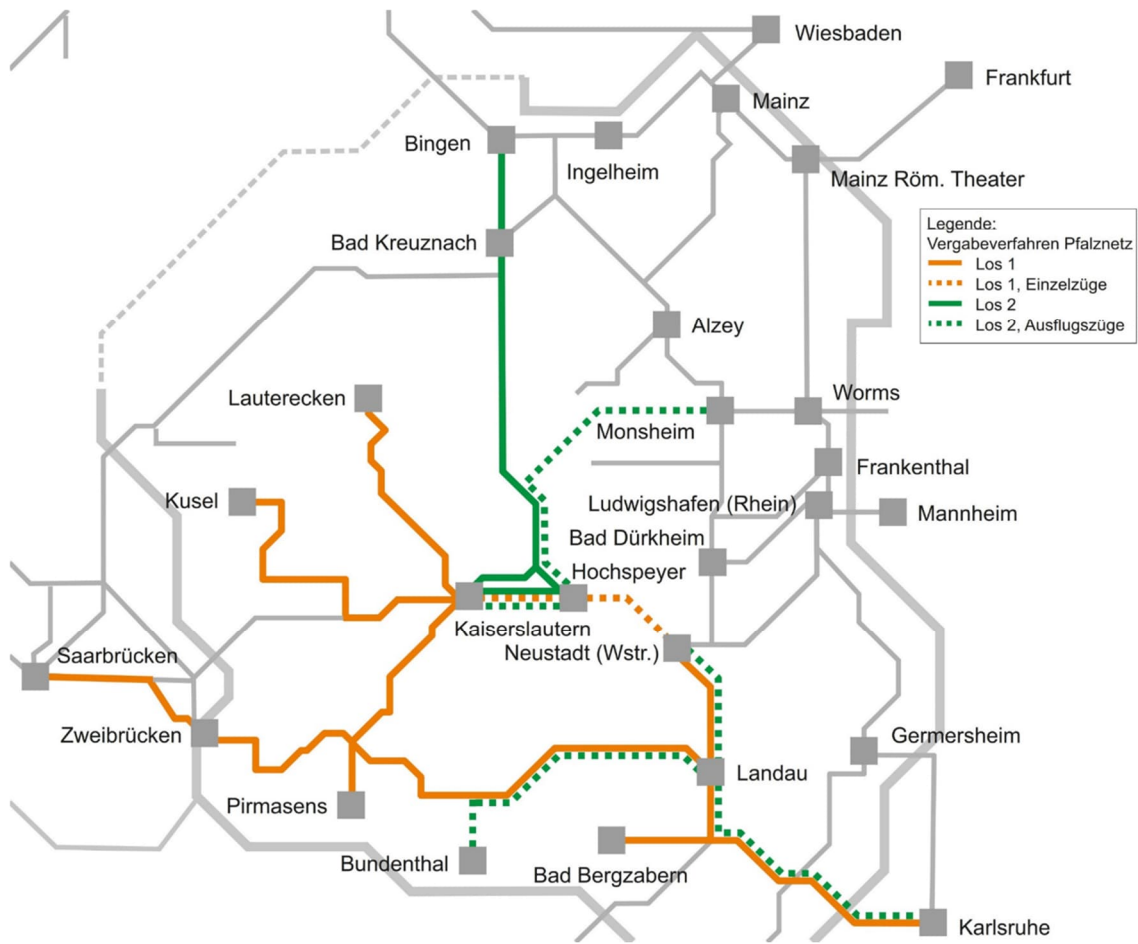
Los 1 (Akkuzüge)

- RE 6 / RB 51 (Kaiserslautern-) Neustadt – Landau – Karlsruhe
- RB 68 Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens
- RB 54 Bad Bergzabern – Winden (- Karlsruhe)
- RB 55 Landau – Annweiler am Trifels – Pirmasens Hbf
- RB 64 Kaiserslautern – Steinalben – Pirmasens Hbf
- RB 66 Kaiserslautern – Olsbrücken – Lauterecken-Grumbach
- RB 67 Kaiserslautern – Landstuhl – Glan-Münchweiler – Kusel
- RB 77 (Saarbrücken-) Dillingen – Niedaltdorf (Strecke liegt im Saarland)

Los 2 (Dieselzüge)

- RB 65 Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Rockenhausen – Kaiserslautern sowie neu zusätzliche umsteigefreie Verbindungen Kaiserslautern – Mainz an Mo-Fr
- RB 48 Monsheim – Marnheim – Kaiserslautern [Saisonale Einzelzüge]
- RB 56 Neustadt / Karlsruhe – Landau – Annweiler – Bundenthal-Rumbach [Saisonale Einzelzüge]

Im Los 1 kommen ab Dezember 2025 sukzessive Elektrotriebwagen mit Batterien (kurz Akkuzüge genannt) zum Einsatz (Vertragslaufzeit bis Dezember 2040). Somit kann ein ca. 240 km langes Bahnstreckennetz innerhalb weniger Jahre von den heutigen Dieseltriebwagen auf elektrische Fahrzeuge umgestellt werden. Im Los 2 werden weiterhin Dieseltriebwagen (von Dezember 2023 bis Juni 2037) eingesetzt werden, um eine langfristige Harmonisierung mit einem Vergabeverfahren für Betriebsleistungen an der Nahe sowie in Rheinhessen realisieren zu können.



Grafische Darstellung des Streckennetzes Pfalznetz, Lose 1 und 2
(ohne Strecke Dillingen – Niedaltdorf im Saarland, da Lage im Saarland)

Aktueller Sachstand in Bezug auf die Ladeinfrastruktur

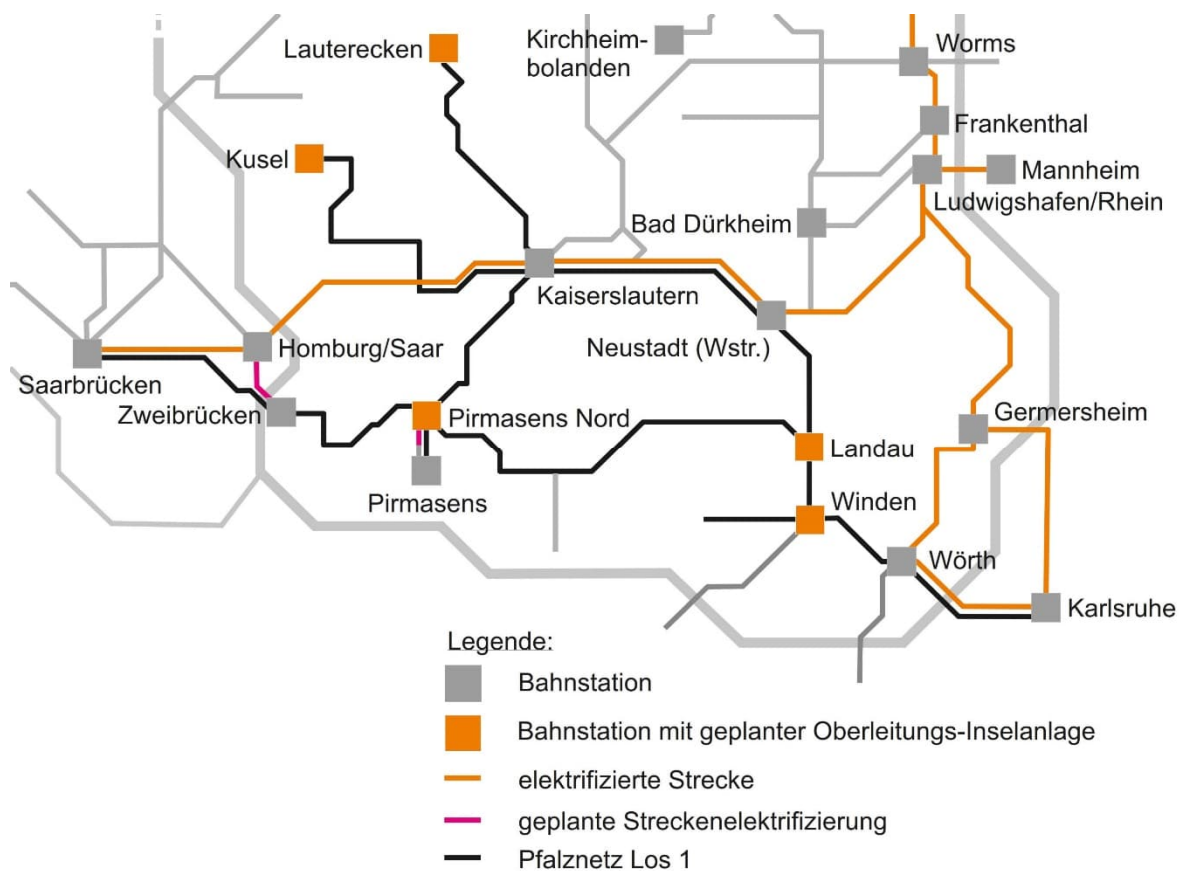
Damit die Batterien der Akkuzüge wieder aufgeladen werden können, sind mehrere sogenannte Oberleitungsinselanlagen, bzw. kleinere Streckenelektrifizierungen erforderlich. Diesbezüglich haben sich in den vergangenen Monaten die folgenden Entwicklungen, bzw. Planungsfortschritte ergeben:

- Die Entwurfsplanung für die Oberleitungsinselanlagen kann vor der Sommerpause 2023 abgeschlossen werden.
- Im Anschluss daran erfolgen die Bürgerbeteiligung sowie der Antrag beim Eisenbahnbundesamt auf Verzicht einer Plangenehmigung.
- Ist diese erfolgt, kann auf Basis der abgeschlossenen Entwurfsplanung mit der Erstellung des Förderantrages beim Bundesverkehrsministerium begonnen werden.
- Die hierfür erforderliche Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU) für die Oberleitungsinselanlagen konnte auch bereits abgeschlossen werden, die ein sehr gutes Ergebnis erzielt hat (siehe weitere Ausführungen im Rahmen dieser Vorlage).

- Parallel hierzu wurden die Verhandlungen mit der DB Netz AG in Bezug auf den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag gestartet, um diesen nach der Sommerpause abschließen zu können.

Nutzen-, Kostenuntersuchung für die Ladeinfrastruktur

Zur Nachladung der Traktionsbatterien sind sogenannte Oberleitungsinselanlagen sowie kurze Streckenelektrifizierungen erforderlich. Diese sind in der untenstehenden Karte grafisch dargestellt.



Um die Wirtschaftlichkeit dieser Ladeinfrastruktur überprüfen zu können, wurde mittlerweile eine Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU) auf Basis der im Rahmen der Vorentwurfsplanung ermittelten Kosten erstellt. Die NKU-Ergebnisse werden im Rahmen dieser Verbandsversammlung erläutert. Auch hier werden die Folien der Power-Point-Präsentation dann im Nachgang dem Protokoll beigelegt.

Fahrzeugproduktion

Gemeinsam mit dem Hersteller der neuen Akkuzüge, der Firma „Stadler“, der DB Regio AG sowie den an diesem Netz beteiligten Aufgabenträger (ZÖPNV RLP Süd, Land Baden-Württemberg sowie das Saarland) finden monatlich sogenannte Baufortschrittsgespräche statt, im Rahmen dieser über den aktuellen Planungs- und Produktionsstand berichtet wird. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt laufen alle Vorbereitungen nach Plan, so dass derzeit keine Verzögerungen bei der Fahrzeugauslieferung (Beginn im Laufe des Jahres 2025) erkennbar sind.



Vorgesehenes Fahrzeugdesign der 44 Akkuzüge im Pfalznetz (außen und innen)

Die erste Einsatzstrecke dieser neuen Züge wird die Bahnstrecke Neustadt – Landau – Karlsruhe (Regional-Express und Regionalbahn) im Dezember 2025 sein. Alle weiteren Strecken werden zum gegenwärtigen Sachstand ab Dezember 2026 von Diesel- auf Akkuzüge umgestellt werden.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

68. Verbandsversammlung am 21.06.2023 Öffentliche Sitzung

TOP 7 Aktuelles Generalsanierung der Hochleistungskorridore – Auswirkungen des Pilotprojektes Riedbahn auf den ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd im Jahr 2024

Wie bei der Verbandsversammlung am 14.12.2022 berichtet, wird die DB Netz AG im Jahr 2024 ein Pilotprojekt zur Generalsanierung der Hochleistungskorridore starten. Hierfür wird die Riedbahn Mannheim – Frankfurt auf voller Länge fünf Monate für alle Personenverkehre und Güterzüge gesperrt, lediglich für lokale Güterkunden konnten Sonderlösungen auf der Schiene gefunden werden.

Die eigentliche Totalsperrung wird, mit Rücksicht auf die erwartete Fahrgastnachfrage während der Spiele der Fußball-Europameisterschaft, auf den Zeitraum vom 15. Juli (d.h. nach der EM) bis zum 14. Dezember 2024 (internationaler Fahrplanwechsel) terminiert.

Die DB Netz AG hat nun in den letzten Wochen konkretisiert, dass dieser Zeitraum nicht ausreicht. Ergänzend wird sie demzufolge eine weitere Totalsperrung in den ersten drei Wochen des Januars 2024 durchführen.

Auswirkungen auf den Umleitungsstrecken

Weil die DB Netz AG sowohl den umfangreichen Fernverkehr als auch den starken Güterverkehr (EU „Rhein-Alpen-Korridor“ Antwerpen – Mittelmeer) vor allem auf die parallelen Strecken Mainz – Worms – Mannheim und Mainz/Wiesbaden/Frankfurt/M – Darmstadt – Mannheim/Heidelberg verteilen muss, wird dort während der o.g. Zeiträume nach einem Ersatzkonzept gefahren werden müssen. Dieses Konzept steht nun mittlerweile fest und wurde vor geraumer Zeit an die Landkreise und die beiden Verkehrsverbände RNN und VRN zur Abstimmung übergeben.

Grob umrissen wird es nördlich und südlich von Worms pro Stunde und Richtung zwei Züge des Regionalverkehrs geben: eine S-Bahn und einen Stadt-Express. Als Folge der betrieblich zwingend nötigen Harmonisierung der Geschwindigkeiten aller Zugsysteme (Regional-, Güter- und Fernverkehr) zur Erhöhung der Streckenkapazität ist es unausweichlich, die Anzahl und Auswahl der Halte der beiden Zugsysteme an die betrieblichen Rahmenbedingungen anzupassen. Zu berücksichtigen ist ferner ein Begegnungsverbot für Güter- und Personenzüge im Bereich der Mainzer Tunnel.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass nach dem aktuellen Stand der Planungen weiterhin zahlreiche, ggf. sogar alle in Bingen und Worms haltenden Intercity-Züge nicht verkehren können. Die ICE- und TGV-Züge von und nach Paris sollen im Wesentlichen auf den Laufweg Mannheim – Saarbrücken – Paris eingekürzt werden.

Darüber hinaus werden Güterzüge auch über großräumige Umleitungen geroutet, wie zum Beispiel über Würzburg oder die Mosel und Saarstrecke, was dort ebenfalls, jedoch in deutlich geringerem Umfang als entlang des Rheins, zu Zugausfällen führen wird.

Im Rahmen der Sperrung ab Juli 2024 sorgen mehrere über die Alsenzbahn umgeleitete Güterzüge für eine Entlastung der Strecke über Mainz. Die Strecke durch die Pfalz steht aber wegen einer Brückenbaumaßnahme bei Hochspeyer Anfang 2024 nicht zur Verfügung. Ob dies Folgen für die Angebote südlich von Mainz hat, ist noch nicht bekannt.

Die Riedbahnsperre selbst, aber auch die analog zur Strecke Mainz – Mannheim zu betrachtende Main-Neckar-Bahn (Ausfälle im Personenverkehr bei ICE, IC und Regionalverkehrszügen) wird zu einer sehr angespannten Situation zur Bereitstellung der notwendigen Buskapazitäten für die Schienenersatzverkehre sorgen.

Das SPNV-Fahrplanangebot im Bereich Mainz bzw. zwischen Mainz – Mannheim (Arbeitsstand 1. Juni 2023)

Die RB 75 von Wiesbaden über Mainz nach Darmstadt (-Aschaffenburg) wird in der täglichen, stündlichen Stammlage über Mainz-Kastel umgeleitet. Die ebenfalls stündliche Verdichtertrasse wird verschoben, um sie im Grundsatz mit der RB 26 (Mittelrheinbahn) zu verknüpfen. Allerdings wird es Fahrlagen geben, bei denen die RB 75 nicht bis Mainz Hbf/Bingen, sondern aus Richtung Darmstadt nur von und nach Bischofsheim verkehren kann. Die eisenbahnbetrieblichen Planungen sind abgeschlossen, die notwendigen Ergänzungen der vertraglichen Regelungen – die Linien werden von der Hessischen Landesbahn und Trans Regio und somit von zwei verschiedenen Bahnunternehmen gefahren – werden derzeit abgestimmt.

Weil es parallel zu den Riedbahnsperren Bauarbeiten an der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein-Main und am rechten Rhein geben wird, müssen von dort Züge über Bingen umgeleitet werden. Dies führt zusätzlich über viele Wochen zu weiteren Zugausfällen, insbesondere bei der RB 26.

Die S 6 Mainz – Mannheim wird in einer gegenüber heute veränderten Lage stündlich zwischen Mannheim und Worms sowie zwischen Worms und Mainz verkehren, sie soll, mit längerer Standzeit in Worms, umsteigefrei und grundsätzlich bis Wiesbaden durchgebunden werden. Dies wird möglich, weil die Fahrten der RB 75 entfallen und mit der RB 26 verknüpft werden. Die Halte Alsheim und Laubenheim müssen außerhalb der Tagesrandlagen vollständig aufgegeben werden. In Mettenheim wird ganztägig kein Zug halten können.

Die Regionalexpresszüge der Linien RE 4 und RE 14 von Frankfurt/M über Mainz nach Ludwigshafen und Karlsruhe bzw. Mannheim, werden durch eine stündliche Stadtexpresslinie Mannheim – Mainz ersetzt, welche durch zusätzliche Halte die Ausfälle bei der S 6 wenigstens teilweise kompensiert.

In Bezug auf die Schulstandorte zwischen Mainz und Worms sollen die in Frage kommenden Züge ggf. Zusatzhalte bekommen. Wo dies nicht möglich ist, ist ein Ersatzverkehr mit Bussen vorzusehen. Dies betrifft auch die genannten Gemeinden und Haltepunkte, die während der Riedbahnphase nicht oder nur wenig mit Zügen bedient werden können. Der entsprechende Ersatzfahrplan ist bis auf Details mit den Landkreisen als Aufgabenträger für den ÖPNV abgestimmt.

Um insbesondere abends und nachts Güterzüge fahren zu können, sehen die Planungen der DB Netz AG vor, zwischen ca. 22:30 Uhr und 5:00 Uhr die SPNV-Angebote einzustellen. Der letzte Zug nach Mannheim wird Mainz gegen 22:00 Uhr verlassen, in der Gegenrichtung startet der letzte Zug nach Mainz in Mannheim um 21:49 Uhr. In für BerufspendlerInnen erforderlichen Zeitlagen sowie zur Basisanbindung am späten Abend wird es auch hier Busverkehre geben. Zusatzangebote im Zusammenhang mit Weinfesten und ähnlichen Anlässen sind jedoch nicht möglich.

Die Berufsverkehrsverdichter entfallen auf beiden Streckenästen, also nördlich und südlich Worms komplett. Das Zugangebot auf der Nibelungenbahn Worms – Bensheim wird an die Anforderungen angepasst und soll in Worms möglichst Anschlüsse Richtung Mannheim bieten.

Südlich von Ludwigshafen enden die Regional-Expresszüge aus Karlsruhe in Speyer. Für Fahrten von Mainz bspw. nach Speyer oder Germersheim muss in Ludwigshafen umgestiegen werden.

Die Züge zwischen Frankfurt/M – Rüsselsheim – Mainz und weiter in das Nahe-tal, sowie zwischen Mainz – Alzey und Kirchheimbolanden sollen nach aktuellem Stand entweder gar nicht oder nur unwesentlich betroffen sein. Dies gilt jedoch nicht für die Zeitfenster, in denen Güterzüge vom rechten Rhein wegen der dortigen Baumaßnahmen über Bingen umgeleitet werden, dann müssen mehrere Regionalverkehrsangebote zwischen Koblenz, Bingen und Mainz entfallen.

Ausweichrouten durch die Pfalz

Die Rheinhausenbahn Bingen – Alzey – Worms kann für die Entlastung des Knotens Mainz nicht genutzt werden. Sie ist nicht elektrifiziert und auch eingleisig, außerdem müssten Züge in Worms „Kopf machen“, also die Fahrtrichtung ändern, was in der betrieblichen Realität ein aufwändiges Verfahren darstellt. Entscheidender ist jedoch, dass die DB Netz AG sie zeitgleich sperren möchte, um den durch Dachsbauten instabilen Streckenabschnitt südlich Eppelsheim zu sanieren.

Die Geschäftsstelle hat sich gegenüber der DB Netz AG mehrfach dagegen ausgesprochen, die Rheinhausenbahn gleichzeitig mit der Riedbahnsanierung zu sperren, weil es für die beiden Verkehrsunternehmen DB Regio und vlexx sehr schwer werden dürfte, die insbesondere im Schülerverkehr nötige Anzahl an

Bussen bereitzustellen. Die DB Netz AG hat nach einem Gespräch unter Beteiligung des Landkreises Alzey-Worms zugesagt, die Dachshabitate einer erneuten Prüfung zu unterziehen, um die wegen der gesetzlichen Schonzeit ausschließlich ab Mitte des Jahres mögliche Vergrämung und Bauzeit anpassen zu können. Ein endgültiges Ergebnis steht noch aus.

Alsenzbahn Bingen – Bad Kreuznach – Hochspeyer: Auch die Alsenzbahn von Hochspeyer nach Bad Münster und in der Verlängerung entlang der Nahe bis Bingen Hbf. stellt eine mögliche Ausweichroute dar. Zwar ist sie ebenfalls nicht elektrifiziert, jedoch bis auf die Bahnhofseinfahrt von Bingen Hbf. sowie dem Abschnitt südlich Enkenbach zweigleisig. Allerdings bedeuten die drei Tunnel eine Einschränkung. Deshalb können nur wenige Güterzüge die Strecke nutzen. Hierfür wird die DB Netz AG den Güterverkehrsunternehmen ausreichend leistungsfähige Dieselloks zur Verfügung zu stellen. Erste Testfahrten verliefen positiv. Jeder Güterzug über die Alsenzbahn entlastet den Knoten Mainz und sorgt so dort Platz für einen Personenzug.

Offene Themen

Ob die dreiwöchige Sperrung im Januar (beginnend am 01.01.2024, vsl. Ende am 21. Januar) nach dem gleichen Konzept wie ab Sommer realisiert werden kann, wird derzeit intensiv seitens der DB Netz AG geprüft.

Zudem werden aktuell die Gespräche mit den Verkehrsunternehmen über deren Mehraufwendungen geführt. Der Netz AG gegenüber wurde erklärt, dass das bundeseigene Infrastrukturunternehmen für die im Saldo auftretenden Mehrbelastungen des ZÖPNV RLP Süd aufkommen muss. Ferner finden fortlaufend intensive Gespräche über die Bereitstellung der Busse für die Ersatz- und Ergänzungsverkehre statt. Von einer diesbezüglichen Garantie des DB Konzerns kann auch heute noch keine Rede sein.

Weitere Korridore

Auf Einladung des ZÖPNV RLP Süd haben die beiden Regionalbereiche der DB Netz Mitte und Südwest die Planungen für den Korridor Ludwigshafen – Saarbrücken vorgestellt. Dort soll mit ähnlicher Vorgehensweise vorgegangen werden, anvisiert ist das Jahr 2029. Ob es tatsächlich zu einer derart umfassenden Einschränkung analog der Riedbahn kommen muss, scheint nach den ersten Gesprächen nicht zwingend zu sein. ZÖPNV RLP Süd und DB Netz AG haben die Fortsetzung des konstruktiven Austauschs vereinbart, in den sowohl das Klima- und Wirtschaftsministerium sowie die benachbarten Aufgabenträger für die Strecken in Baden-Württemberg, Südhessen und das Saarland einbezogen werden.

Ferner erwartet der ZÖPNV RLP Süd, dass die DB Netz AG nun unverzüglich auch die konzeptionellen Gespräche zur avisierten Totalsperrung am linken Rhein aufnimmt. Eine Totalsperrung von Köln bis Mainz lehnt die Geschäftsstelle des ZÖPNV ab, weil dies zu erheblichen Verwerfungen bei den Vertragspartnern im Bereich der SPNV-Unternehmen führen und die Anzahl der nötigen Busse

sowie des Fahrpersonals jene für die Riedbahnspernung noch deutlich übersteigen würde. Die Erfahrungen der Riedbahnspernung sollten auf jeden Fall abgewartet werden.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.