

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

69. Verbandsversammlung am 09.10.2023 Öffentliche Sitzung

TOP 3 Aktueller Sachstand Zielfahrplan Deutschland Takt

Vorbemerkungen

Der Deutschland-Takt ist eines der zentralen Konzepte für den Ausbau der Bahn in den kommenden Jahren, Jahrzehnten. Hauptziel dieser Konzeption ist, die Angebote des Personen- sowie des Güterverkehrs integriert zu planen und deutschlandweit abzustimmen. Der Ausbau der Infrastruktur soll dann an diesen Planungen ausgerichtet, bzw. die Angebote sollen so geplant werden, dass eine deutliche Fahrgaststeigerung erzielt werden kann. Die Rede ist hier mitunter von einer Verdoppelung, bezogen auf den Personenfernverkehr.

Bezüglich dieser Konzeption hat der Bund vor kurzem eine weitere Fortschreibung beschlossen. Vor diesem Hintergrund haben die Länder im Juli ihre aktualisierten Planungen im schienengebundenen Regionalverkehr an den Bund gemeldet und im November wird es dann auf der Arbeitsebene eine weitere Beratung der Länder mit dem Bund geben, in welche in einem zweiten Schritt auch die Aufgabenträger einbezogen werden sollen.

Deutschland-Takt und Rheinland-Pfalz-Tat 2030+ gemeinsam denken

In Rheinland-Pfalz erfolgte diese Meldung als gemeinsam erarbeitete Stellungnahme des Klimaschutzministeriums sowie der beiden für den SPNV/ÖPNV zuständigen Zweckverbänden Nord und Süd.

Basis dieser Stellungnahme sind die heute schon vorbereiteten Angebotskonzepte (zum Beispiel das neue Pfalznetz mit den Oberleitungsinselanlagen für die Akkuzüge), die Überlegungen zum künftigen Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ sowie die damit zusammenhängenden Abstimmungen mit den Nachbaraufgabenträgern jenseits der Landesgrenzen.

Des Weiteren sind in dieser Stellungnahme Vorschläge zu Infrastrukturergänzungen (wie z.B. Blockverdichtungen, der Wiedereinbau von Überholgleisen, Neugestaltung von Ein- und Ausfädelungen abzweigender Strecken) enthalten, um den Regionalverkehr im Zulauf auf die Ballungs- und Verdichtungsräume weiter zu verdichten, beschleunigen, bzw. Trassenkonflikte mit dem Fernverkehr beseitigen zu können.

Mit neuen Begegnungsabschnitten sollen auf eingleisigen Strecken wie zum Beispiel der Queichtalbahn neue Angebote möglich werden. Die durch den ZÖPNV angestoßenen Infrastrukturplanungen im Bereich der Südpfalz (Machbarkeitsstudie Engpassbeseitigung Winden – Wörth) sind selbstverständlich ebenfalls Bestandteil der Meldungen wie die gewünschten Reaktivierungen und Lückenschlüsse im Netz beispielsweise, um nur wenige Beispiele zu nennen, die Strecken Landau – Germersheim und Kaiserslautern – Worms durch das Zellertal sowie die Glantalbahn zwischen der Nordpfalz und der Nahregion.

Verantwortung des Bundes für die Fernverkehrsankbindung – Planungssicherheit für die Arbeiten am neuen Regional-Express-Netz

Um Planungssicherheit bei der Gestaltung der regionalen SPNV-Angebote zu gewährleisten, ist es aus Sicht der Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd unabdingbar, dass der Bund für ein finanziell abgesichertes und damit langfristig planbares Fernverkehrsangebot sorgt. In diesem Rahmen sollte eine angemessene Anbindung sowohl der Oberzentren (für den Bereich des ZÖPNV Süd: Mainz, Ludwigshafen und Kaiserslautern) als auch der Umsteigeknoten Neustadt/W, Worms und Bingen sowie die für die Westpfalz wichtigen Einzelhalte in Landstuhl und Homburg/Saar enthalten sein. Auch sollte der Bund prüfen, ob sich durch die langfristig ohnehin notwendigen Elektrifizierungen der Nahe- und Alsenzbahn sowie der Strecke Neustadt – Wörth Perspektiven ergeben könnten, die starken Mittelzentren Bad Kreuznach und Landau durch einzelne Züge wieder an das Fernverkehrsnetz anzubinden.

Letztlich benötigen wir für die nun bevorstehende Weiterentwicklung des erfolgreichen landesweiten Regional-Express-Netzes (Vertragsende Dezember 2029, die konzeptionellen Vorarbeiten sind schon jetzt Bestandteil der laufenden Arbeiten am Rheinland-Pfalz-Takt 2030+) bald Klarheit darüber, zu welchen Zeiten künftig und langfristig IC- und ICE-Züge fahren werden.

Bislang ist der diesbezügliche Standpunkt des Bundes jedoch wenig hilfreich: Obwohl das Grundgesetz in Artikel 87e die diesbezügliche Verantwortung klar feststellt, ziehen sich alle Bundesregierungen seit der Bahnreform auf den Standpunkt zurück, dass dieser Verantwortung mit dem Streckenausbau genüge getan werde.

So hat der heutige Bundesverkehrsminister Wissing noch als Landesverkehrsminister – sogar ohne, dass der Deutschland-Takt als bundespolitisches Zielkonzept beschrieben worden ist – im Bundesrat ein Fernverkehrsicherstellungsgesetz eingebracht. Deshalb wird das Land gebeten, sein diesbezügliches Engagement fortzusetzen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Das Land wird gebeten, die Bemühungen in Richtung des Bundes für eine angemessene sowie planbare und somit finanziell abgesicherte Fernverkehrsanbindung sowohl der Oberzentren als auch der weiteren Umsteigeknoten zur Verknüpfung mit dem Regionalverkehr in die Fläche fortzusetzen.

TOP 4 Aktuelle Berichte

TOP 4.1 Update Riedbahnspernung

Wie schon mehrfach berichtet, wird die DB Netz AG im Jahr 2024 ein Pilotprojekt zur Generalsanierung der sogenannten 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 Totalspernung 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. Ergänzend hierzu wird die Strecke schon ab Anfang Januar 2024 für drei Wochen voll gesperrt, weil der 5-monatige Zeitraum nicht ausreicht. In dieser ersten Phase soll zwischen Mainz und Mannheim das gleiche Fahrplankonzept wie ab Juli gefahren werden.

Auswirkungen auf die Umleitungsstrecken

Auf der Strecke Mainz – Worms – Mannheim muss der Fahrplan mit den umzuleitenden ICE- und Güterzügen harmonisiert werden. 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. Das konkrete Fahrplankonzept für die Schienenverkehre ist abgestimmt.

Auch westlich von Mainz wird es Fahrplanänderungen geben, weil die RB 75 und die RB 26 mehrfach täglich von Darmstadt nach Mainz durchgebunden werden. Die hierfür nötigen Vertragsanpassungen werden derzeit vorbereitet. Beiden EVU haben ihre Mehraufwendungen beziffert – es ist die Meinung des ZÖPNV Süd, dass diese durch die DB Netz zu übernehmen sind.

In der ersten Sperrphase im Januar wird es diese Durchbindungen nicht geben, weil die DB Netz saisonbedingt mit weniger Güterzügen rechnet und zweitens die nötigen Bahnsteiganpassungen westlich von Mainz noch nicht realisiert sein werden.

Im Rahmen der Sperrung ab Juli 2024 sorgen mehrere über die Alsenzbahn umgeleitete Güterzüge für eine Entlastung der Strecke über Mainz. Diese Strecke durch die Pfalz wird wegen einer Brückenbaumaßnahme bei Hochspeyer Anfang 2024 nicht zur Verfügung stehen und zudem in den Monaten März/April rund vier Wochen (auf jeden Fall zwischen Rockenhausen und Kaiserslautern) voll gesperrt werden, um den Oberbau zu ertüchtigen und Anpassungen an den Tunneln vorzunehmen zu können.

Nicht mehr änderbar ist die gleichzeitige Sperrung der Rheinhessenbahn (Alzey – Worms) in der Hauptbauphase ab Juli 2024. Die Geschäftsstelle hat, unter Einbeziehung des Landkreises Alzey-Worms, diesbezüglich mehrere Gespräche mit der DB Netz AG geführt. Im Ergebnis wird der SEV unvermeidbar sein, die Sorge nicht ausreichender Kapazitäten besteht weiterhin. Die DB Netz AG hat jedoch zwischenzeitlich wenigstens mündlich zugesagt, dies in die Kapazitätsbemessung für die zu beschaffenden Busse und das entsprechende Personal einzubeziehen.

Für die auch zwischen Mainz und Mannheim notwendigen Busverkehre hat die Geschäftsstelle - nach Vorarbeit der DB Regio Mitte - einen Fahrplan entwickelt, der den Gebietskörperschaften vorliegt. Einzelne Rückmeldungen schlagen geringfügige Anpassungen vor, das Konzept an sich kann als abgestimmt gelten.

Bei einer durch die DB AG organisierten Bereisung wurde Nachjustierbedarf ermittelt. In Einzelfällen ist bezüglich der Ersatzhaltestellen auch noch ein gemeinsames Verständnis zu entwickeln – sowohl in Richtung der DB Regio als auch der Gebietskörperschaften. Darüber hinaus wurde bislang eine Straßensperrung bekannt, die zu einer weiteren Modifizierung der Fahrpläne führen wird.

Bei einem Vororttermin in Nürnberg hat die DB SEV GmbH die konzeptionellen Grundzüge und gestalterischen Elemente des Ersatzverkehrs mit einem Vertreter der Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd diskutiert. Betrachtungsgegenstand war ein dort schon eingerichteter Ersatzverkehr mit vergleichbarer Aufgabenstellung.

Als Resümee lässt sich feststellen, dass es der DB AG gelungen ist, neue Akzente hin zu mehr Qualität zu setzen. Der kürzlich auch presseöffentlich vorgestellte Bus wird allerdings in der ersten Riedbahnphase nur teilweise zur Verfügung stehen, weil die Fahrzeuge erst noch ausgeliefert werden müssen. Auch ist die Akquise des Personal längst nicht abgeschlossen, so dass die SEV GmbH die Busfahrten mindestens im Januar mit Subunternehmern und deren Material durchführen muss.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 4.2 Entwurfsplanung Oberleitungsinselanlagen Pfalznetz

Im Rahmen der 68. Verbandsversammlung, TOP 6, wurde über den aktuellen Stand der Vorentwurfsplanung für die Oberleitungsinselanlagen der Akkuzüge im Pfalznetz (nicht elektrifizierte Bahnstrecken in der West- und Südpfalz) berichtet.

Mittlerweile sind die Planungen weiter vorangeschritten, so dass nun die Ergebnisse der Entwurfsplanung vorliegen. Dies ist sehr erfreulich, da das Projekt somit weiterhin im Zeitplan ist, sehr unerfreulich sind die mittlerweile aufgetretenen erheblichen Kostensteigerungen. So werden seitens der DB Netz AG, bzw. DB Energie die Kosten für die fünf Oberleitungsinselanlagen im Pfalznetz auf mittlerweile 119 Mio € (Planungs- und Baukosten) veranschlagt. Hierbei wurden vsl. Kostensteigerungen bis zur Realisierung in den Jahren 2025/2026 bereits berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang ergibt sich die Thematik, dass das Land, bzw. der ZÖPNV RLP Süd eine Zusage gegenüber der DB Netz AG, bzw. DB Energie für die Vorfinanzierung dieser Kosten abgeben muss, bis eine Förderzusage des Bundesverkehrsministeriums für dieses Projekt vorliegt. Ansonsten können seitens der DB Netz AG/DB Energie keine Ausschreibungen für die Bauleistungen vorgenommen werden.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, für die Verbandsversammlung des Zweckverbandes im Dezember (05.12.2023) im Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanes 2024 die konkrete Höhe des Vorfinanzierungsbedarfes und dessen zeitliche Staffelung zu ermitteln und in Abstimmung mit den Land Rheinland-Pfalz hierfür finanzielle Vorsorge zu schaffen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 5 Ergebnisse, aktueller Sachstand der Nutzen-, Kostenuntersuchungen für stillgelegte Bahnstrecken

TOP 5.1 Landau – Germersheim

TOP 5.2 Landau – Herxheim (-Rülzheim)

TOP 5.3 (Kusel-) – Altenglan – Lauterecken

TOP 5.4 Lauterecken – Staudernheim (-Bad Sobernheim)

Vorbemerkungen

Im Rahmen der zurückliegenden Verbandsversammlungen wurde beschlossen, für die o.g., derzeit stillgelegten, Bahnstrecken Nutzen-, Kostenuntersuchungen nach den aktuellen Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums (standardisierte Bewertung, Version 2016+) zu erstellen.

Die diesbezüglichen Arbeiten konnten nun seitens des Ingenieurbüros PTV abgeschlossen werden, so dass die Ergebnisse für o.g. Bahnlinien im Rahmen dieser Verbandsversammlung vorgestellt werden können.

TOP 5.5 (Grünstadt-) Ramsen – Enkenbach (-Kaiserslautern)

Die Arbeiten zur Erstellung einer Nutzen-, Kostenuntersuchung für diese Strecke laufen derzeit. Die Ergebnisse werden vsl. im Rahmen der übernächsten Verbandsversammlung des ZÖPNV RLP am 05.12.2023 vorgestellt werden können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

**Die Verbandsversammlung nimmt die Berichte zur Kenntnis.
Der Beschluss der weiteren Schritte erfolgt nach Beratung.**

- TOP 6 Neue Nutzen-, Kostenuntersuchungen für Eisenbahn- und
 Stadtbahnstrecken**
TOP 6.1 Bahnstrecke Langenlonsheim – Simmern – Flughafen Hahn

Ausgangslage

Die als Hunsrückbahn bezeichnete Bahnstrecke zweigt in Langenlonsheim von der Nahetalbahn ab und führt über Simmern nach Hermeskeil. Der Personenverkehr wurde in zwei Abschnitten eingestellt (Langenlonsheim – Simmern im Jahre 1984 sowie zwischen Simmern und Hermeskeil im Jahr 1976). In den Jahren danach wurde dann schrittweise auch der Schienengüterverkehr auf die Straße verlagert, zuletzt auf dem Abschnitt Langenlonsheim und Stromberg. Hier fand bis zum 22. Juni 2010 Güterverkehr auf der Schiene statt.

In Hermeskeil trifft die Hunsrückbahn auf die abgebaute und mittlerweile in einen Radweg umgewandelte Hochwaldbahn Trier–Hermeskeil–Türkismühle.

Seitens des Landes Rheinland-Pfalz bestanden in den 2000/2010er Jahren umfangreiche Überlegungen, den damals stark boomenden Flughafen Hahn mittels eines Regional-Expresses an den Rhein-Main-Raum anzubinden. Mittlerweile hat dieser Regional-Flughafen jedoch deutlich an Bedeutung verloren, so dass nun geprüft werden soll, inwieweit die lokalen Potenziale eine Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr, bzw. Güterverkehr ermöglichen könnten. Im Unterschied zu früher soll nun auch eine Untersuchung von mehreren Realisierungsstufen erfolgen, anstelle das Ziel zu verfolgen, die Gesamtstrecke Langenlonsheim – Simmern – Flughafen Hahn in einem Schritt zu reaktivieren.

Erwähnenswert sind zudem aktuelle Entwicklungen aufgrund eines aktuellen Gerichtsurteils. Infolgedessen wurde die DB Netz AG aufgrund einer Klage eines Schienengüterverkehrsunternehmens dazu verpflichtet, die Strecke für geringe Geschwindigkeiten wieder bis Büchenbeuren in Betrieb zu nehmen (nach Angaben der DB Netz AG vsl. bis 12/2024). Diese Verpflichtung bezieht sich auf den Abschnitt Stromberg – Büchenbeuren, der dann wieder mit 10 km/h befahrbar sein muss. Der Abschnitt Stromberg – Langenlonsheim ist aktuell mit 20 km/h befahrbar.

Da sich seit den Reaktivierungsüberlegungen in den 2000/2010er Jahren viele Rahmenbedingungen geändert haben, beabsichtigt der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) in Abstimmung mit dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) sowie dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, eine Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU) für die Hunsrückbahn unter Berücksichtigung der heutigen Rahmenbedingungen durchzuführen.

Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU)

Bis zur nächsten Verbandsversammlung des ZÖPNV RLP Süd am 05.12.2023 werden daher folgende Schritte vorgeschlagen:

1. Der Zweckverband ÖPNV RLP Süd ermittelt in Abstimmung mit dem Land sowie dem SPNV Nord die Kosten für eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke, um eine Grobkostenschätzung der notwendigen Infrastrukturinvestitionskosten zu erhalten.
2. Der Zweckverband ÖPNV RLP Süd führt zudem in Abstimmung mit den o.g. Partnern eine Preisanfrage bei mehreren Ingenieurbüros durch, die Referenzen im Bereich der Erstellung von Nutzen-, Kostenuntersuchungen haben.
3. Auf dieser Basis wird für die nächste Verbandsversammlung des ZÖPNV RLP Süd am 05.12.2023 ein mit allen Partnern (Ministerium MKUEM, Landkreise Bad Kreuznach und Rhein-Hunsrück Kreis sowie dem SPNV Nord) abgestimmter Finanzierungsvorschlag für die Durchführung der notwendigen Untersuchungen erarbeitet.
4. Ferner entwickelt der Zweckverband ÖPNV RLP Süd in Abstimmung mit den unter Punkt 3 genannten Projektpartnern einen Vorschlag, welche Planfälle im Rahmen der Nutzen-, Kostenuntersuchung analysiert werden sollen. Hierbei soll – wie bereits erwähnt – der Fokus auf einer schrittweisen Realisierung liegen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, mit den Vorbereitungen für eine Nutzen-, Kostenuntersuchung der Hunsrückbahn zu beginnen. Hierbei soll der Fokus auf einer schrittweisen Reaktivierung dieser Strecke liegen.

Vor diesem Hintergrund werden die in dieser Vorlage beschriebenen Schritte 1-4 bis zur nächsten Verbandsversammlung des ZÖPNV RLP Süd am 05.12.2023 durchgeführt, damit dort die entsprechenden Beschlüsse gefasst werden können.

TOP 6.2 Bahnstrecke (Worms -) Monsheim – Langmeil (- Kaiserslautern), Zellertalbahn

Ausgangslage

Ursprünglich als Hauptbahn gebaut und als solche sogar im 20. Jahrhundert von Fernverkehrszügen befahren, verlor die auch als „Zellertalbahn“ bezeichnete Bahnstrecke nach dem Zweiten Weltkrieg ihre Bedeutung im überregionalen Verkehr. Letztendlich wurde im Jahr 1983 der Personenverkehr und Anfang der 1990er Jahre der lokale Güterverkehr eingestellt.

Um die Strecke vor der endgültigen Stilllegung, dem drohenden Abriss und anschließender Entwidmung sowie dem Verkauf der Grundstücke zu retten, wurde im Jahr 2001 der Personenverkehr an Sonn- und Feiertagen reaktiviert, um die Option für eine spätere Wiederinbetriebnahme im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes offenhalten zu können. Dieser saisonale Zugverkehr musste jedoch aufgrund technischer Mängel im August 2017 vorübergehend eingestellt und die Strecke gesperrt werden. Seitdem laufen die Vorbereitungen für die Wiederinbetriebnahme der Strecke, die in Bezug auf mehrere Gewerke schon saniert wurde.

Obwohl noch eine Reihe von Themenstellungen bis zur Reaktivierung des saisonalen Zugverkehrs zu bewältigen sind, möchte der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) in Abstimmung mit dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) sowie den beiden Landkreisen Donnersbergkreis und Landkreis Alzey-Worms die weiteren Perspektiven dieser Bahnstrecke analysieren.

Zu diesem Zweck soll eine Nutzen-, Kostenuntersuchung für die Zellertalbahn unter Berücksichtigung der heutigen Rahmenbedingungen durchgeführt werden. D.h. es soll eruiert werden, welche Potenziale mit einer umfassenden Reaktivierung dieser West-Ost-Verbindung (kürzeste Schienenverbindung zwischen Kaiserslautern und Worms) zu beheben sind.

Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU)

Bei der Erstellung dieser Nutzen-, Kostenuntersuchung wird folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

5. Der ZÖPNV RLP Süd beauftragt den Infrastrukturbetreiber RP- Eisenbahn mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für die Reaktivierung der Schieneninfrastruktur in Abstimmung mit der Eigentümerin der Bahnstrecke Monsheim – Langmeil, d.h. der DB Netz AG.
6. Parallel dazu führt der ZÖPNV RLP Süd eine Preisanfrage bei mehreren Ingenieurbüros durch, die Referenzen im Bereich der Erstellung von Nutzen-, Kostenuntersuchungen haben.
7. An der Finanzierung der Kosten für die Nutzen-, Kostenuntersuchung beteiligen sich der ZÖPNV RLP Süd, die Landkreise Alzey-Worms und Donnersbergkreis sowie das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität zu je 25 % (bei vsl. Kosten in Höhe von ca. 100 T€), vorbehaltlich der Beschlussfassung der kommunalen Gremien für den Haushalt 2024.
8. Die Kosten für die Grobkostenschätzung für die Wiederherstellung der Schieneninfrastruktur übernimmt vollständig das Land Rheinland-Pfalz. Die Kosten sowie die planerischen Überlegungen für die Reaktivierung der Bahnhöfe wurden auf Basis einer Machbarkeitsuntersuchung bereits seitens des ZÖPNV RLP Süd ermittelt und können auf der Homepage des Zweckverbandes abgerufen werden.
9. Auf Basis der Ergebnisse der o.g. Untersuchungen erfolgt eine erste Bewertung mittels einer NKU. Erscheint ein Nutzen-, Kostenverhältnis >1 erreichbar, wird eine Vorentwurfsplanung (Lph 1 und 2 HOAI) in Auftrag gegeben. Nach Vorlage dieser Planung erfolgt eine Evaluierung der NKU.

Aufgabenstellung für die Nutzen-, Kostenuntersuchung

Im Rahmen dieser Nutzen-, Kostenuntersuchung soll ermittelt werden, ob und unter welchen Voraussetzungen ein positives volkswirtschaftliches Ergebnis für eine Wiedereinführung des täglichen Personenverkehrs auf der Zellertalbahn erreicht werden kann.

Neben den reinen Nachfragezahlen sind zudem auch die Beförderungsweiten relevant. Dabei sollen der Nutzen, bzw. die Verlagerungseffekte auf der gesamten Strecke betrachtet und auf das Verkehrsnetz umgelegt werden (Personen- und Güterverkehr).

Die Fahrplankonzepte (Bus und Schiene) für die zu untersuchenden Varianten sowie für die mitbetrachteten Strecken werden vom ZÖPNV RLP Süd in Abstimmung mit dem MKUEM sowie den Landkreisen Donnersbergkreis und Alzey-Worms erarbeitet.

Folgende Varianten sollen im Rahmen einer NKU näher betrachtet werden:

Ohnefall

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) am Wochenende und Busverkehr an Werktagen

Mitfall

- Reaktivierung des Personenverkehrs an allen Tagen der Woche im Rahmen eines stündlichen Taktverkehrs zwischen Worms und Kaiserslautern.
- Es wird vorgeschlagen, in einer ersten Stufe mit Dieselfahrzeugen zu starten (Mehrbestellung im Rahmen des Dieselnetzes Südwest, Los 1, wäre grundsätzlich möglich). Dann wären vsl. keine zusätzlichen Fahrzeuge erforderlich.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität sowie den Landkreisen Donnersbergkreis und Alzey-Worms eine Nutzen-, Kostenuntersuchung bezüglich der Reaktivierung der Zellertalbahn für den täglichen Zugverkehr erstellen zu lassen.

Die betroffenen Gebietskörperschaften, d.h. die Landkreise Alzey-Worms und Donnersbergkreis erklären zusammen mit dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität und dem Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd ihre grundsätzliche Bereitschaft, diese Nutzen-, Kostenuntersuchungen gemäß dem o.g. Finanzierungsschlüssel zu finanzieren (vorbehaltlich einer entsprechenden Beschlussfassung in den kommunalen Gremien für den Haushalt 2024). Zur Regelung der Details wird eine Kooperationsvereinbarung zwischen allen Beteiligten abgeschlossen.

Die Kosten für die Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung der Schieneninfrastruktur werden durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität getragen.

TOP 6.3 Untersuchungen für eine Erweiterung des Stadtbahnnetzes Ludwigshafen

Die Rhein-Neckar-Verkehrsgesellschaft (rnv) hat in den vergangenen Monaten Analysen vorgenommen, ob es möglich ist, das vorhandene Stadtbahnnetz zu erweitern. Im Gespräch sind Netzerweiterungen in Richtung Neuhofen/Waldsee, Dannstadt/Mutterstadt sowie nach Norden bis in den Ludwigshafener Stadtteil Pfingstweide. Die rnv hat sowohl das Klimaschutzministerium als auch die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar über diese vorläufigen Ergebnisse informiert.

Auf Basis dieser Prüfungen sollen nun vertiefende Untersuchungen vorgenommen werden. Hierbei wurde diskutiert, dass der ZÖPNV Süd sowie der VRN die nicht kommunal getragenen Kosten zu jeweils 50% tragen könnten. Für den ZÖPNV RLP Süd steht in diesem Zusammenhang ein finanzieller Beitrag in Höhe von vsl. 60 T€ im Raum.

Denkbar ist ferner, die Untersuchungen in einem eventuellen zweiten Schritt weiter auszudehnen und auf Linienführungen bis in die unmittelbar benachbarten Mittelzentren Speyer und Frankenthal zu erweitern.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, gemeinsam mit dem VRN, der rnv und den jeweils betroffenen Gebietskörperschaften die Untersuchungen für eine Erweiterung des rnv-Netzes weiterzuführen.

Der ZÖPNV RLP Süd wird in diesem Zusammenhang eine finanzielle Unterstützung in Höhe von vsl. 60 T€ leisten.