Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

75. Verbandsversammlung am 25.08.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 3 Projekt „Pfalztram“ – Planungsvereinbarung für die Stadtbahnerweiterungen im Umfeld der Stadt Ludwigshafen

Nach den ersten guten Ergebnissen der Nutzen-, Kostenuntersuchungen zur Erweiterung des Stadtbahnsystems Ludwigshafen in das Umland („Pfalztram-Konzept“) mit den drei Linienenerweiterungen

- in nördlicher Richtung nach Ludwigshafen-Pfingstweide,
- in südlicher Richtung von Ludwigshafen über Rheingönheim nach Neuhofen und Waldsee sowie
- in südwestlicher Richtung über Ludwigshafen-Maudach und Mutterstadt nach Dannstadt-Schauernheim

stellt sich nun die Frage nach der weiteren Vorgehensweise, insbesondere in Bezug auf die Finanzierung der anstehenden Vorentwurfsplanung (HOAI-Leistungsphasen 1 und 2). Nach Auskunft der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) ist hierfür mit einem Betrag von ca. 3 Mio. Euro (Stand 2025) zu rechnen.

Nach intensiven Gesprächen mit dem Landesmobilitätsministerium (MKUEM) besteht nun die Möglichkeit, dass seitens des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd) die Kosten der Vorentwurfsplanung kurzfristig und vollständig übernommen werden können. Möglich wird dies durch finanzielle Rückflüsse aus Schlussrechnungen der Verkehrsverträge.

Grundlage des finanziellen Engagements des Zweckverbandes sind insbesondere drei Aspekte:

1. Das Projekt „Pfalztram“ stellt aus Sicht des ZÖPNV Süd ein sehr wichtiges Zukunftsprojekt für die ÖPNV-Erschließung der Vorderpfalz dar, da die verkehrlichen Effekte dieser Infrastrukturmaßnahme beachtlich sind. So können auf der Linie von Ludwigshafen-Pfingstweide nach Waldsee mit einer Stadtbahn ca. 5.200 Neukunden für den ÖPNV gewonnen und 4.200 Fahrten des motorisierten Individualverkehrs vermieden werden. Ähnlich sieht es in der Relation Ludwigshafen – Dannstadt aus. Entsprechend der Prognose des NKU-Gutachters sind hier 7500 ÖPNV-Neukunden zu erwarten. Zusätzlich wurden 6000 vermiedene MIV-Fahrten ermittelt. Die Details werden im Rahmen der Verbandsversammlung vorgestellt werden.

2. Mit dem geplanten Infrastrukturfonds des Bundes könnten sich für derartige Projekte die Realisierungschancen deutlich verbessern. Grundlage hierfür ist jedoch eine vorliegende Planung. Vor diesem Hintergrund ist es von großer Wichtigkeit, zügig mit den Planungen zu beginnen, um die Grundlage zu schaffen im Geltungszeitraum des Fonds diese Projekte umsetzen zu können.
3. Die o.g. neuen Stadtbahnkorridore knüpfen an die vor Kurzem gestarteten neuen regionalen Buslinien von Ludwigshafen in Richtung Mutterstadt/Dannstadt, bzw. Neuhofen/Waldsee an, die ebenfalls durch den ZÖPNV Süd, bzw. das Land Rheinland-Pfalz finanziert werden. Bei Umsetzung dieser Projekte würden die Umland-Strecken, ähnlich wie die Rhein-Haardt-Bahn, als SPNV-Angebote voraussichtlich in die Aufgabenträgerschaft des ZÖPNV-Süd fallen.

Vor diesem Hintergrund möchte der ZÖPNV Süd seinen Beitrag dazu leisten, dass die ÖPNV-Erschließung dieser Region durch die Einführung einer Stadtbahn in den kommenden Jahren nochmals deutlich verbessert werden kann.

Die entsprechende Planungsvereinbarung liegt dem ZÖPNV Süd bereits im Entwurf vor und soll nach dem Beschluss in dieser Verbandsversammlung zwischen dem Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), die das Stadtbahnsystem in der Region Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg betreibt und dem Land Rheinland-Pfalz unterzeichnet werden.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung beschließt die vollständige Übernahme der Planungskosten für die Vorentwurfsplanung des Projektes „Pfalztram“ (Stand heute vsl. 3 Mio. EUR). Somit können die vorliegenden Kosten im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen konkretisiert werden.

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird daher beauftragt, zusammen mit der Rhein-Neckar Verkehrs GmbH, alle Vorbereitungen zum Start der Vorentwurfsplanung zügig umzusetzen.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

75. Verbandsversammlung am 25.08.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 4 Reaktivierung von Bahnstrecken

TOP 4.1 Weitere Vorgehensweise bei den Bahnstrecken mit einem positiven Nutzen-, Kostenverhältnis

Am 27.06.2025 wurden im AKEM-Ausschuss (Ausschuss für Klima, Energie und Mobilität) des rheinland-pfälzischen Landtages die Ergebnisse der Nutzen-, Kostenuntersuchungen der im Hinblick auf eine Reaktivierung für einen täglichen Taktverkehr untersuchten Bahnstrecken vorgestellt. Die Nutzen-, Kostenuntersuchungen stehen auf der Homepage des ZÖPNV Süd www.zoepnv-sued.de zum Download bereit, bzw. wurden in den letzten Verbandsversammlungen im Detail vorgestellt.

Auf Basis dieser Ausschusssitzung geht es jetzt für die Reaktivierungskandidaten im Bereich des ZÖPNV Süd wie folgt weiter:

- Landau – Germersheim: Aufgrund des guten NKU-Ergebnisses wurde zu diesem Projekt bereits vorab seitens des MKUEM grünes Licht für den Start der Planungen gegeben.

Bezüglich dieser Bahnverbindung haben daher die Vorbereitungen für die europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen begonnen. Seitens des ZÖPNV Süd wurde hierfür das Ingenieurbüro „STE Management“ in Abstimmung mit dem Eigentümer der Strecke (DB InfraGo) beauftragt. Stand heute soll dieses Vergabeverfahren im Frühjahr 2026 gestartet werden. Seitens des ZÖPNV Süd ist hierbei geplant, die HOAI-Leistungsphasen 1 und 2 (Vor-entwurfsplanung) verbindlich und die Leistungsphasen 3 – 9 optional auszu-schreiben.

Um für das Vergabeverfahren den aktuellen Zustand des Gleiskörpers qualifiziert beurteilen zu können, wird im Herbst/Winter 2025/2026 die Vegetation auf den Streckenabschnitten beseitigt werden, die aktuell nicht durch das Fahrraddraisinen-Projekt genutzt werden (Landau Hbf. – Bornheim und Westheim – Germersheim). Seitens des ZÖPNV Süd ist geplant, die Strecke im Anschluss vegetationsfrei zu halten. Die diesbezüglichen Abstimmungen mit den unteren Naturschutzbehörden laufen derzeit.

- (Bad Sobernheim-) Staudernheim – Meisenheim – Lauterecken: Bezüglich der Glantalbahn wird analog zur Strecke Landau – Germersheim verfahren werden. Hier laufen aktuell die Gespräche, um einen fachlich qualifizierten Dienstleister zu finden, der die Vergabeunterlagen für die europaweite Ausschreibung der Planungsleistungen für die Leistungsphasen 1 – 9 erstellen kann. Auch hier sollen die Leistungsphasen 1-2 verbindlich und die Leistungsphasen 3-9 optional europaweit ausgeschrieben werden.

- Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bundenthal: Hier laufen aktuell die Sanierungsarbeiten für die Ertüchtigung der Strecke für den saisonalen Zugverkehr. Stand heute sollen die Sanierungsarbeiten an den Gleisen sowie den Brücken bis Juni 2026 abgeschlossen sein. In einem zweiten Schritt werden dann mehrere Bahnübergänge auf den neuesten technischen Stand gebracht und der zentrale Holzverladebahnhof auf dem Gelände des ehemaligen Nato-Tanklagers errichtet.

Auch bei dieser Strecke ist als erster Schritt die Erstellung einer Vorentwurfsplanung im Hinblick auf die Reaktivierung für den täglichen Personennahverkehr vorgesehen.

4.2. Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken

Am weitesten fortgeschritten sind die Vorbereitungen für die Reaktivierung der in den Jahren 1985, bzw. 1991 stillgelegten Strecke von Homburg nach Zweibrücken. Diese wird im Dezember 2028 reaktiviert und in das Angebot der S-Bahn Rhein-Neckar integriert werden.

Im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der Bahnstrecke Landau – Pirmasens – Zweibrücken wird am 11.10.2025, 16.00 Uhr, im Beisein des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Alexander Schweitzer der erste Spatenstich für die Reaktivierung dieser Strecke erfolgen, da im Herbst/Winter 2025/2026 die Rodungsarbeiten auf dieser Strecke durchgeführt werden.

4.3 Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke (Kaiserslautern-) Münchweiler – Monsheim (-Worms), Zellertalbahn

Ebenso in greifbare Nähe rückt die Wiederinbetriebnahme der Zellertalbahn für den saisonalen Zugverkehr, die im Jahr 2017 aufgrund von Oberbaumängeln gesperrt werden musste. In den letzten Jahren wurden umfangreiche Sanierungsarbeiten durchgeführt, so dass es jetzt realistisch erscheint, dass der saisonale Zugverkehr auf dieser 28 km langen Bahnstrecke im kommenden Jahr wiederaufgenommen werden kann. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt laufen noch die finalen Abstimmungen bezüglich der Bahnübergangssicherungen zwischen dem Landkreis als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem MKUEM, der Landeseisenbahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt sowie dem LBM.

Sehr erfreulich ist auch, dass die Firma Dyckerhoff in Bezug auf ihr Zementwerk in Göllheim die Planung für einen Gleisanschluss vorantreibt. Hier konnte mittlerweile die Entwurfsplanung abgeschlossen werden. Nach Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahme könnten große Tonnagen von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

4.4 Sachstand Bahnstrecke Langenlonsheim – Stromberg – Simmern – Büchenbeuren/ Flughafen Hahn (Hunsrückquerbahn)

Die Schieneninfrastruktur der Hunsrückquerbahn wird aktuell seitens der DB InfraGo einer Grundinstandsetzung unterzogen, um im kommenden Jahr die Wiederinbetriebnahme des Schienengüterverkehrs zu ermöglichen. Hierzu wurde die DB InfraGo durch das Eisenbahn-Bundesamt verpflichtet, da die Strecke nicht stillgelegt ist und das Interesse eines Verkehrsunternehmens besteht, Schienengüterverkehr auf dieser Strecke zu betreiben. Diese Anordnung wurde durch die DB InfraGo beklagt, jedoch in den wesentlichen Teilen durch das Verwaltungsgericht Koblenz bestätigt.

Die DB InfraGo hat nun offiziell angekündigt, dass die Baumaßnahmen an der Hunsrückquerbahn bis zum 1. Januar 2026 abgeschlossen sein sollen. Da mittlerweile auch Trassenanmeldungen für einen saisonalen Personenverkehr vorliegen, hat der ZÖPNV das Ingenieurbüro „STE Management“ beauftragt, in Abstimmung mit der DB InfraGo zu prüfen, welche Geschwindigkeiten auf der abschnittsweise sanierten Hunsrückquerbahn tatsächlich gefahren werden können. Prüfmaßstab sind dabei die Belastbarkeit des Oberbaus und der Kunstbauten (Brücken, Durchlässe, Dämme), die Situation an den zahlreichen Bahnübergängen sowie die allgemeinen eisenbahnbetrieblichen Regelwerke. Gleichzeitig wird geprüft, welche ergänzenden Infrastrukturmaßnahmen erforderlich sind, um einen saisonalen Zugverkehr starten zu können. Besondere Herausforderungen sind in diesem Zusammenhang die Wiederherstellung der Bahnsteiganlagen sowie die Frage der Sicherung der Bahnübergänge.

Nach Abschluss dieser Analysen kann dann der Umfang der Infrastrukturmaßnahmen ermittelt werden, um die – aktuell pausierende – Nutzen-, Kostenuntersuchung für den täglichen Zugverkehr fertigstellen zu können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

75. Verbandsversammlung am 25.08.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Ergebnisse der Nutzen-, Kostenuntersuchungen für die neuen Bahnhöfen im Bereich des ZÖPNV Süd

In den kommenden Jahren sollen im Bereich des südlichen Rheinland-Pfalz insgesamt bis zu zehn neue Bahnhöfen realisiert werden, um neue Siedlungsbereiche für die Angebote des Rheinland-Pfalz-Taktes erschließen zu können. Der ZÖPNV Süd und das MKUEM treten daher unter anderem zu folgenden möglichen Standorten mit den Kommunen in den Austausch:

1. Mainz-Schott,
2. Obersaulheim,
3. Sulzheim,
4. Bad Kreuznach-Pfingstwiese,
5. Bad Kreuznach-Rheingrafenstraße,
6. Bad Kreuznach-Planig,
7. Worms-West,
8. Niederhausen (Nahe),
9. Idar-Oberstein-Weierbach und
10. Kaiserslautern Nord.

Auch hier ist - wie bei der Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken sowie der Ladeinfrastruktur für die Akkuzüge im Pfalznetz - geplant, einen Förderantrag nach dem Bundes GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) zu stellen. Voraussetzung hierfür ist der Abschluss von positiven Nutzen-, Kostenuntersuchungen.

Zur Durchführung dieser Analysen wurde seitens des ZÖPNV Süd die Bietergemeinschaft aus den Ingenieurbüros TTK und PTV beauftragt. Im Ergebnis kann erfreulicherweise festgehalten werden, dass bis auf die Station Niederhausen alle Stationsmaßnahmen einen sehr deutlich positiven volkswirtschaftlichen Nutzen erreichen.

Bei einer vertiefenden Betrachtung bestehen auch für Station Niederhausen gute Chancen, ein positives Nutzen-, Kostenverhältnis zu erreichen, da bei der Realisierung dieser Station, die Buslinie Bad Kreuznach – Odernheim auf den Abschnitt Odernheim – Niederhausen eingekürzt werden kann. D.h. es ist zu erwarten, dass bei der Durchführung einer Nutzen-, Kostenuntersuchung mit detailliertem Verkehrsmodell die Effekte durch die Einsparung der Buslinie zwischen Niederhausen

und Bad Kreuznach zu einem positiven volkswirtschaftlichen Ergebnis für den Haltepunkt Niederhausen führen werden.

Auf dieser Basis werden derzeit die laufenden Planungen weiter vorangetrieben, um die Grundlage für Planfeststellungsverfahren zur Schaffung des Baurechts zu erhalten.

Derzeit befinden sich die Stationsprojekte bereits im Anhang des GVFG-Programms. Dieser Anhang hat jedoch nur nachrichtlichen Charakter. Die Aufnahme in die entscheidende Kategorie A des GVFG-Bundesprogramms kann erst nach Abschluss der Planungen erfolgen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

75. Verbandsversammlung am 25.08.2025 **Öffentliche Sitzung**

TOP 6 Sachstand Refresh von Schienenfahrzeugen

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs handelt es sich in der Regel um langlaufende Verkehrsverträge (bis zu 22,5 Jahre). Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, die Fahrzeuge nach mehreren Jahren einem „Refresh“ zu unterziehen, damit sich diese für die Kunden bis zum Ende der Vertragslaufzeit in einem möglichst attraktiven Zustand präsentieren.

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen sind entweder im jeweiligen Verkehrsvertrag geregelt, bzw. wurden im Rahmen der letzten Verbandsversammlungen beschlossen. Im Rahmen der Verbandsversammlung werden diese im Rahmen einer **Präsentation** vorgestellt werden, die **anschließend Anlage zum Protokoll** wird.

7.1 Mittelrheinbahn

Die im Verkehrsvertrag Mittelrheinbahn (Verkehrsunternehmen Trans Regio) zum Einsatz kommenden 17 Elektrotriebwagen der Baureihe „Desiro Mainline (ML)“ sind seit dem Start des ersten Verkehrsvertrages der Mittelrheinbahn (Dezember 2008) auf der linken Rheinstrecke zwischen Mainz und Köln unterwegs.

Damit die Fahrzeuge auch für die zweite Vertragslaufzeit (Dezember 2023 – Dezember 2033) einen sauberen und fahrgastfreundlichen Zustand aufweisen, werden diese einem umfassendem Refresh unterzogen.

Wesentliche Maßnahmen:

- Anpassung Sitzlayout und Erhöhung der Sitzabstände und Kniefreiheiten sowie Ausbau der Klappsitze im Einstiegsbereich
- Nachrüstung von Haltemöglichkeiten und Schutzbügeln in den Mehrzweckbereichen
- Umrüstung auf LED-Innenbeleuchtung
- Nachrüstung Steckdosen an Sitzen im 2. Klasse-Bereich
- Austausch der Türtaster
- Nachrüstung von Fahrgastinformationsmonitoren (FIS) den Einstiegsbereichen
- Nachrüstung WLAN (Einbau von Routern, Innenraum- und Dachantennen)
- Neue Piktogramme im Innenbereich und Werbetafelhalter
- Intensivreinigung der Decken- und Wandelemente

- Intensivreinigung der WC-Ausstattung und Nachrüstung von Desinfektionspendern
- Nachbesserung der Außenlackierung und neue Folierung analog der ergänzend eingesetzten Mireo-Fahrzeuge

Das Refresh soll nach aktueller Planung vsl. bis Anfang 2026 abgeschlossen sein. Derzeit wurde dies bereits an 11 von 17 Fahrzeugen umgesetzt.

Der SPNV Nord ist bei diesem Projekt der federführende Aufgabenträger (AT). Der ZÖPNV Süd begleitet die Maßnahmen.

7.2 S-Bahn Rhein-Neckar, Los 1 (EVU: DB Regio AG)

In dem seit 2015 bestehenden Verkehrsvertrag der S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 werden 91 Elektrotriebwagen der Baureihe 425.2 durch die DB Regio eingesetzt. Viele Fahrzeuge davon sind bereits seit dem Start der S-Bahn Rhein-Neckar im Jahr 2003 im Betrieb unterwegs, weitere Fahrzeuge ergänzten im Laufe der Zeit die Flotte.

In den Jahren 2015-2017 fanden umfangreiche Modernisierungen an den Fahrzeugen statt, z.B. durch die Verbesserung der Fahrgastinformationsanlagen durch den Einbau von Monitoren sowie den Einbau von Videoüberwachungssystemen. Mittlerweile sind nun weitere 10 Jahre vergangen, so dass ein erneutes Refresh erforderlich ist, damit sich die Fahrzeuge bis zum Ende der Vertragslaufzeit im Dezember 2033 in einem kundenfreundlichen Zustand präsentieren.

Mittlerweile konnten bereits 10 Fahrzeuge einem Refresh unterzogen werden. Im Einzelnen sind die folgenden Maßnahmen geplant:

- Refresh der Außenlackierung inklusive Erneuerung des 1. Klasse Streifens und der Piktogramme
- Anbringen von größeren Fahrradaufklebern – analog den Mireo-Zügen im Verkehrsvertrag S-Bahn Rhein-Neckar Los 2
- Anbringen von größeren S-Bahn Logos
- Erneuerung der Türtaster
- Aufbereitung und bei Bedarf Tausch der Kopfstützen bei den Sitzen
- Tausch der Armauflagen bei den Sitzen
- Grundreinigung der Deckenteile inkl. Lampenkaschierung
- Anbringen eines Metallstreifens zur Vermeidung von Kratzern durch Fahrradlenker an den Fenstern in den Mehrzweckbereichen
- WC-Zelle – Tausch der WC-Deckel und Brillen, Umfangreiche Beseitigung von sichtbaren Ablagerungen z.B. am WC-Stuhl und am Waschbecken und Folierung mit Fotomotiv innen und außen

Das Refresh soll nach aktueller Planung vsl. bis Mitte 2028 abgeschlossen sein. Der ZÖPNV Süd ist bei diesem Projekt der federführende AT.

7.3 Dieselnetz Südwest Los 2

Im Verkehrsvertrag Dieselnetz Südwest Los 2 (Verkehrsunternehmen vlexx) befinden sich seit der Betriebsaufnahme im Dezember 2014 insgesamt 63 Dieseltriebwagen der Bauart „Lint“ der Firma Alstom (45 Lint 54 und 18 Lint 81) im Einsatz. Nach Hälfte der Vertragslaufzeit (Vertragsende 06/2037) ist nun ein umfangreiches Refresh der Fahrzeugflotte vorgesehen.

Wesentliche Maßnahmen:

- Erneuerung von Sitzpolstern und Bezügen
- Tausch der Armlehnen
- Aufarbeitung der Klappsitze, Gepäckablagen und Mülleimer
- Modernisierung des Polsterstoffes in der 1. Klasse / Lederbestuhlung
- Umbau der Steckdosen im Fahrgastbereich inkl. USB „A & C“ Anschlussmöglichkeit
- Nachrüstung eines Automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) an 17 Lint 54 und 8 Lint 81
- Nachrüstung WLAN
- Punktueller Refreshing an der Außenlackierung und Neufolierung des Außendesigns
- Neue Piktogramme im Innen- und Außenbereich
- WC-Zelle – Tausch der WC-Deckel und Brillen, Umfangreiche Beseitigung von sichtbaren Ablagerungen z.B. am WC-Stuhl und am Waschbecken und Folierung mit Fotomotiv im Innenraum

Das Refresh soll nach aktueller Planung vsl. bis Anfang 2029 abgeschlossen sein. Derzeit laufen die Vorbereitungen zur schrittweisen Umsetzung der Maßnahmen.

Der ZÖPNV Süd ist bei diesem Projekt der federführende AT.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

75. Verbandsversammlung am 25.08.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 7 Aktuelles

TOP 7.1 Nutzen-, Kostenuntersuchungen zweigleisiger Ausbau Mainz – Alzey und Winden - Wörth

Die nachfolgenden Ausführungen nehmen Bezug auf die Vorlage zu TOP 4.4 der 74. Verbandsversammlung am 10.04.2025.

Zweigleisiger Ausbau Bahnstrecke Mainz - Alzey

Mittlerweile ist es gelungen – nach einer Preisanfrage bei mehreren Gutachtern – das Ingenieurbüro PTV für die Durchführung der o.g. Nutzen-, Kostenuntersuchungen zu beauftragen. Des Weiteren konnte in Abstimmung mit dem MKUEM der Umfang eines späteren Förderantrages grob skizziert werden. Dieser könnte die folgenden Infrastrukturmaßnahmen auf den Bahnstrecken Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden und Worms – Alzey – Bingen umfassen:

- Geschwindigkeitserhöhung und abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau zwischen Mainz und Alzey
- Verlegung des zweiten Bahnsteigs im Bahnhof Sprendlingen/Rheinhessen, um gleichzeitige Zugkreuzungen zu ermöglichen.
- (Teil-)Elektrifizierung der Strecke, um im folgenden Verkehrsvertrag elektrisch oder mit Akku-Fahrzeugen fahren zu können

Die Fertigstellung dieser Nutzen-, Kostenuntersuchung ist Stand heute im ersten Quartal 2026 vorgesehen.

Zweigleisiger Ausbau Winden – Wörth

Ebenfalls gestartet werden konnte die Nutzen-, Kostenuntersuchung für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes zwischen Winden und Wörth. Auch kann mit ersten Ergebnissen im ersten Quartal 2026 gerechnet werden.

TOP 7.2 Zeitplan und Konkretisierungen bei den Generalsanierungen der DB InfraGo

Die DB InfracGO hat nach den Ankündigungen der letzten Jahre die Zeitplanungen für die Generalsanierungen bundesweit modifiziert. Hiervon sind die rheinland-pfälzischen Abschnitte vergleichsweise wenig betroffen.

Generalsanierung rechte Rheinstrecke (2026)

Als erste Generalsanierung mit Auswirkungen auf das Verkehrsangebot im südlichen Rheinland-Pfalz gilt das entsprechende Vorhaben entlang der rechten Rheinstrecke. Das unverändert für den Zeitraum von Juli bis Dezember 2026 geplante Großprojekt wird wegen der Totalsperrung der Abschnitte Troisdorf – Neuwied und Neuwied – Wiesbaden (Neuwied bleibt eingleisig von Koblenz aus anfahrbar) zu Umleitungen insbesondere über die linke Rheinstrecke führen. Diese ist zu diesem Zweck als temporär überlastet erklärt worden, weshalb durch die DB InfraGO im SPNV und auch Schienenpersonenfernverkehr erhebliche Angebotsreduzierungen eingefordert wurden. Der Zugverkehr wurde auf Basis eines sogenannten Angebotsmix festgelegt, dieser wurde zwischen DB InfraGO und den Aufsichtsbehörden des Bundes festgelegt. In der Konsequenz entfallen systematisch die Zwischentaktlagen der Regionalbahnlinie 26 dann, wenn sie keinen Anschluss zum RE 17 nach Koblenz haben (also alle 2 Stunden). Bei den Angeboten im Berufs- und Schülerverkehr wurde bis vor wenigen Tagen um eine Lösung gerungen, um wenigstens annähernd die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung stellen zu können.

Die dann folgenden Sperrungen mit größeren Auswirkungen dürften im Jahr 2027 die Maßnahmen im Zuge der Main-Neckar-Bahn sowie die Generalsanierung der hessischen Kinzigtalbahn (26. August 2027 bis 28. Januar 2028) sein. Durch großräumige Umleitungen des Güterverkehrs besteht dabei laut DB InfraGO die Notwendigkeit, den Knoten Mainz zu entlasten. Einzelheiten hierzu sind derzeit noch nicht bekannt, zumal die eigentliche Generalsanierung der Main-Neckar-Bahn ins zweite Halbjahr 2030 verschoben werden soll, da südlich von Darmstadt in 2027 größere Baumaßnahmen mit umfassenden Vollsperrungen vorgesehen sind.

Generalsanierung linke Rheinstrecke (2028)

Im Jahr 2028 (seitens DB InfraGO aktuell geplant vom 4. Februar bis 7. Juli) folgt die Generalsanierung der linken Rheinstrecke. Sie ist durch die Bundesgartenschau im Bereich des Mittelrheintals im Jahr 2029 zeitlich fixiert und soll, so die bislang als alternativlos vorgetragene Behauptung der DB, in einer von Köln bis Mainz reichenden fünfmonatigen Vollsperrung umgesetzt werden. Aus Sicht des Zweckverbandes ist eine derart große Streckensperrung weder personell noch aufgrund der Verfügung stehenden Busse seitens der DB zuverlässig realisierbar. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, die einerseits die Zumutungen für die Kunden minimieren und andererseits ein wirtschaftliches Bauen ermöglichen.

Im Rahmen einer Marktkonsultation der DB InfraGO hat daher die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd vorgeschlagen, das Generalsanierungskonzept zu modifizieren. Konkret lautet der Vorschlag, zunächst die aus den 1950er Jahren stammende Signaltechnik zu modernisieren, so dass zwischen Bingen und Mainz durchgehend auf

beiden Gleisen signalisiert gefahren werden kann. Im Anschluss könnte über einen eingleisigen Betrieb zwischen Gau Algesheim und Mainz Hbf wenigstens ein Grundangebot im SPNV gefahren werden, der die starken Verkehrsströme von und nach Bad Kreuznach von einer Umstellung auf Busverkehre ausnehmen würde. Für den Abschnitt Gau Algesheim – Bingen – Koblenz sollte die DB InfraGO zunächst sicherstellen, dass insbesondere die B 9 und die jeweiligen Ortsdurchfahrten als Fahrweg für den Ersatzverkehr mit Bussen durchgängig zur Verfügung steht. Da über die B9 auch große Teile der Baustellenlogistik abgewickelt werden müssen, ist die Abstimmung herausfordernd.

Als brisant sieht die Geschäftsstelle auch die gemäß den Planungen der DB erzwungene vollständige Betriebseinstellung der Mittelrheinbahn (EVU: Trans Regio). Der DB InfraGO wurde dies schon mehrfach mitgeteilt. Wie das Unternehmen in den betreffenden fünf Monaten ohne Einnahmen überleben kann (alle vertragsgegenständlichen Zugleistungen müssen – so das seitens der DB InfraGO angestrebte 'Verdikt' - eingestellt werden) ist noch ungeklärt. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob nach Ende der Generalsanierung überhaupt ausreichend Personale zur Verfügung stehen, um dann den Betrieb wieder vollumfänglich aufnehmen zu können. Es droht somit möglicherweise ein dauerhaft multipel wirkender Schaden: Abwanderungen zum MIV aufgrund fünf Monate Busverkehre und anschließend Zugausfälle, weil sich das Zugpersonal möglicherweise anderweitig orientiert hat.

Generalsanierung Bahnstrecke Mannheim – Kaiserslautern – Saarbrücken (2029)

Im Jahr 2029 (seitens DB InfraGO aktuell geplant vom 22. Juni bis 7. Dezember) will die DB InfraGO die Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken, ebenfalls fünf Monate lang, durchgehend sperren. Auch hier hat die Geschäftsstelle zahlreiche Anpassungsvorschläge eingebracht. Vorangestellt ist jedoch der fehlende Nachweis der DB InfraGO, dass sie angesichts der zahlreichen Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahre und der noch laufenden Baumaßnahmen sowie bis ins Jahr 2028 geplanten Sperrungen die Strecke wirklich in dem von ihr behaupteten Umfang voll sperren muss. Einen für den Monat August speziell hierfür angesetzten Workshop hat das Unternehmen DB InfraGO abgesagt und auf einen noch nicht näher bestimmten Zeitpunkt frühestens Ende des Jahres verschoben. Damit bleibt auch bis auf Weiteres offen, ob und in welchem Umfang Züge in die Abzweighbahnhöfe Landstuhl und Hochspeyer sowie in die Knotenbahnhöfe Neustadt/W und Kaiserslautern aus den verschiedenen Richtungen ein- und ausfahren können, die nicht direkt von den Maßnahmen betroffen sind. Kritisch gesehen werden also die Dauer der Sperrung, der bislang fehlende Wille, durch eine sinnvolle Abschnittsbildung ein Grundangebot an Werktagen zu ermöglichen und die Länge der SEV-Fahrten von Saarbrücken bis nach Mannheim. Unser Ziel ist es, drohenden dauerhaften Abwanderungen zum MIV und dem Fernbus entgegenzuwirken. Diese Effekte können durch kostentreibende Expressbusse nur teilweise abgemildert werden.

In einer bundesweiten Online-Konferenz der Projektleitung der DB InfraGO am 25. Juni 2025 erklärte das Unternehmen, die Totalsperrung sei bei einer Generalsanierung das grundsätzliche Anwendungsprinzip. Auf Nachfrage aus der Geschäftsstelle des ZÖPNV räumte der Projektleiter ein, dass in begründeten Einzelfällen davon abgewichen werden könne.

Die Geschäftsstelle erwartet deshalb von DB InfraGO einen ergebnisoffenen Dialog, getragen von einem gemeinsamen Ziel: Die effiziente Sanierung des Streckennetzes mit den Interessen der Fahrgäste in Einklang zu bringen und sich deshalb alternativen Lösungsansätzen für das südliche Rheinland-Pfalz zu öffnen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Die Geschäftsstelle soll weiterhin beharrlich zusammen mit der DB InfraGO alle Möglichkeiten ausloten, um eine effiziente Sanierung des Streckennetzes mit den Interessen der Fahrgäste in Einklang bringen zu können.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

75. Verbandsversammlung am 25.08.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 8 Landesnahverkehrsplan

Mittlerweile wurde das förmliche Beteiligungsverfahren der kommunalen Seite sowie der verschiedenen Verbände zur Abstimmung der Inhalte des Landesnahverkehrsplans seitens des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität (MKUEM) gestartet. Die beim MKUEM eingegangenen Stellungnahmen werden aktuell ausgewertet.

Der Landesnahverkehrsplan wird nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände nach § 6 Abs. 4 Satz 1 von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Er soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Ein erlassener Landesnahverkehrsplan bleibt in Kraft, bis ein neuer Landesnahverkehrsplan erlassen wird.

Haupt Handlungsbedarf im Hinblick auf den vorliegenden Entwurf besteht aus Sicht des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd im Bereich der Finanzierung der Angebote des Schienenpersonennahverkehrs sowie der regionalen Buslinien, da der aktuelle LNVP-Entwurf diesbezüglich keine verbindlichen Regelungen enthält.

In diesem Zusammenhang ist sehr positiv zu bewerten, dass das Land Rheinland-Pfalz Landesmittel in den Jahren 2025 und 2026 in Höhe von 190 Mio €, bzw. 195 Mio € für die Finanzierung der ÖPNV und SPNV-Angebote zur Verfügung stellt. Dieser Mittelfluss muss aber in den kommenden Jahren verstetigt werden, da beide Zweckverbände sehr langlaufende Verträge haben, d.h. bis zu 22,5 Jahren, die finanziell abgesichert werden müssen.

Für eine Beschlussfassung des Landesnahverkehrsplan ist es also essentiell, dass tragfähige Finanzierungslösungen für die kommenden Jahre gefunden werden können.

Über den aktuellen Stand der Gespräche mit dem MKUEM wird im Rahmen dieser Verbandsversammlung berichtet werden.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

75. Verbandsversammlung am 25.08.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 9 Sonstiges

TOP 9.1 Petition des ADFC Landau/Südliche Weinstraße zur Verbesserung der Angebote auf der Queichtalbahn Landau - Pirmasens (30-Minuten-Takt und Spätzüge)

Seitens des ADFC Landau/Südliche Weinstraße wurde eine Petition zur Verbesserung der Angebote auf der Queichtalbahn an den Zweckverband herangetragen. Kernpunkte der Petition sind die Verdichtung des Angebotes auf dieser Strecke zu einem 30-Minuten-Takt an allen Tagen der Woche sowie die Einführung von Spätverbindungen.

Sowohl der aktuelle als auch der mittelfristige Fahrplan sehen als Grundtakt auf dieser Strecke einen Stundentakt mit halbstündlichen Verdichtern vor. Würde man das Angebot der Queichtalbahn auf einen generellen 30-Minuten-Takt verdichten, was sicherlich wünschenswert wäre, entstünde ein jährlicher finanzieller Zusatzaufwand in einer Größenordnung von ca. 7 Mio €, der in den kommenden Jahren durch den vorgesehenen Einsatz der Neufahrzeuge auf dieser Strecke noch deutlich steigen würde.

Angesichts der aktuellen finanziellen Situation, in der es eine große Herausforderung darstellt, das Status-Quo-Angebot zu halten, ist eine derartige Angebotsausweitung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht realisierbar. Zudem müsste geprüft werden, ob hierfür überhaupt die erforderlichen Schienenfahrzeuge zur Verfügung stünden, da bei der europaweiten Ausschreibung der SPNV-Leistungen des Pfalznetzes für die Akkuzüge, kein 30-Minuten-Takt im Musterfahrplan hinterlegt war. Realisierbar ist allerdings ab dem Fahrplanjahr 2026 eine Spätverbindung in den Nächten Fr/Sa und Sa/So in den Relationen Landau – Pirmasens und Pirmasens – Landau zur Verbesserung des Freizeitverkehrs.

Unabhängig davon wird der Zweckverband im Rahmen des Zukunftskonzeptes Rheinland-Pfalz-Takt 2030+, die Planungen fortsetzen, langfristig auch schnellfahrende Regional-Expressverbindungen in der Relation (Karlsruhe-) Landau – Pirmasens Nord – Zweibrücken – Saarbrücken einzurichten. Eine der wesentlichen Voraussetzungen hierfür sind Infrastrukturergänzungen in einzelnen Bahnhöfen (Bau eines zweiten Gleises), ohne diese zusätzliche Regional-Express-Leistungen nicht fahrbar wären.

TOP 9.2 Finanzcontrolling ÖPNV/SPNV

In den vergangenen Monaten wurden beide Zweckverbände seitens des MKUEM gebeten, ihre jeweilige mittelfristige Finanzplanung (für die ÖPNV und SPNV-Angebote) zu präzisieren, d.h. im Detail nach den einzelnen Kostenbestandteilen aufzuschlüsseln. Dies ist mittlerweile erfolgt. Darüber hat das MKUEM die Bitte an beide Zweckverbände herangetragen, auch die Kosten für die lokalen Buslinien zusammenzustellen. Für den Bereich des ZÖPNV Süd besteht diesbezüglich die folgende Datenlage:

- Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar liegen alle Daten für die jeweiligen finanziellen Beiträge der kommunalen Gebietskörperschaften je Bus-Linienbündel vor.
- Im Bereich des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes gibt es zwei große Linienbündel (Kommunalverkehr Rhein-Nahe (KRN) und Linienbündel Birkenfeld). In beiden Linienbündeln sind sowohl lokale als auch regionale Buslinien enthalten. Vor diesem Hintergrund liegen die Daten der kommunalen Mitfinanzierung einerseits dem Aufgabenträger Landkreis Birkenfeld als auch den Aufgabenträgern im Bereich der KRN vor.

Seitens des Zweckverbandes wäre es vorstellbar, die jeweiligen finanziellen Beiträge der kommunalen Seite je Linienbündel zusammenzustellen. Aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen würde dies allerdings einige Zeit in Anspruch nehmen (vgl. bis Ende dieses, bzw. Anfang des kommenden Jahres).

TOP 9.3 Marketingaktivitäten im Herbst 2025

Mit einem umfangreichen Paket mit Nostalgiezügen unterstützt der ZÖPNV auch in 2025 die Tourismusbranche in der Pfalz.

150 Jahre Eisenbahnen in der Südwestpfalz

Aus Anlass des 150. Jubiläums der vollständigen Inbetriebnahme der Strecke Landau – Pirmasens Nord – Zweibrücken sowie der Inbetriebnahme der Verbindungsbahn zum Pirmasenser Hauptbahnhof hat die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd die UEF Verkehrsgesellschaft mit der Durchführung von Dampfzugfahrten auf den genannten Strecken beauftragt. Am 11. und 12. Oktober werden die genannten Strecken mehrfach befahren.

Vorgesehen ist, die Dampfzüge am Samstag, dem 11. Oktober zwischen Pirmasens Nord und Zweibrücken einzusetzen, am Sonntag dem 12. Oktober dann zwischen Pirmasens Nord und Landau. Nach Möglichkeit soll dabei auch die Wieslauterbahn im Abschnitt bis Dahn integriert werden.

An beiden Tagen wird es auf den o.g. Strecken auch für die Regionalbahnen der DB Regio einen Sonderfahrplan geben müssen, weil die bis in die 1990er Jahre

durch die Bundesbahn stark reduzierte Infrastruktur eine Durchführung von Dampfpendelfahrten bei gleichzeitigem Stundentakt mit Regionalbahnen nicht zulässt.

Gleichzeitig möchten wir aber nicht nur einen Blick in die Vergangenheit, sondern auch in die Zukunft werfen. Es ist daher sehr erfreulich, dass im Rahmen dieser Veranstaltung am 11.10.2025 zusammen mit Herrn Ministerpräsidenten Alexander Schweitzer und Mobilitätsministerin Frau Katrin Eder gemeinsam mit dem Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken, Herrn Dr. Marold Wosnitza, der erste symbolische Spatenstich für die Reaktivierung der Bahnstrecke von Zweibrücken nach Homburg und deren Integration in die S-Bahn Rhein-Neckar vorgenommen werden kann.

Zugverkehr im im Wieslautertal im Stil der 1960er Jahre während der Herbstferien

Mit einer besonderen Zuggarnitur wird es in den Herbstferien einen täglichen Zugbetrieb im Wieslautertal geben. In Zusammenarbeit mit den Aktiven im Eisenbahnmuseums Neustadt (DGEG) ist geplant, mit einer sogenannten Kleinlok (mit Dieselmotor) und einigen Plattformwagen einen nostalgischen Pendelverkehr im Stil der frühen 1960er Jahre anzubieten, so wie er auf mehreren Nebenbahnen der früheren Bundesbahn dann angeboten wurde, wenn der Dampfbetrieb zu teuer erschien und noch keine Schienenbusse zur Verfügung standen. Der genaue Lokomotivtyp steht noch nicht fest, die Geschäftsstelle des ZÖPNV und die DGEG loten aktuell noch die betrieblichen Möglichkeiten aus.

Das genaue Programm befand sich zum Zeitpunkt der Vorlagenversendung in der Abstimmung mit DB InfraGO und den weiteren, zum Teil ehrenamtlichen Beteiligten.

Die regionalen Touristikexperten/-innen sind in die Vorbereitungen eingebunden und integrieren beide Veranstaltungen in ihre Marketingaktivitäten.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt die Berichte zur Kenntnis