

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

77. Verbandsversammlung am 03.03.3036

Öffentliche Sitzung

TOP 3 Infrastrukturmaßnahmen Schiene/Bus in Rheinhessen und Pfalz

TOP 3.1 Update Jahresbaustellen und Generalsanierungen

Update Jahresbaustellen

Gegenüber dem Bericht in der Verbandsversammlung im Dezember 2026 ergaben sich im Bereich der Jahresbaustellen in einzelnen Fällen Änderungen.

Baustellensituation rund um Mainz

Zunächst ist hervorzuheben, dass die Baustellensituation rund um Mainz in den ersten Wochen des Jahres fast schon erwartungsgemäß aus dem Runder gelaufen ist.

Die ohnehin schon unter erheblichem Druck seitens der DB entwickelten Ersatzkonzepte mussten wegen schadhafter Gleise in Ingelheim sowie einer folgeschweren Entgleisung auf der hessischen Strecke Wiesbaden – Frankfurt/M kurzfristig angepasst werden. Für den dann zwingend notwendigen Schwellenwechsel für letztendlich zwei Bahnhofsgleise mussten kurzfristig zahlreiche Züge entfallen, der hierfür angesetzte Zeitraum musste mehrfach verlängert werden. Auch im Berufs- und Schülerverkehr wurden durch die DB InfraGO vorübergehend Ausfälle erzwungen. Begründet wurde dies mit einem regulatorisch erforderlichen Verkehrsartenmix, der dem SPNV stündlich zwei, dem Fernverkehr stündlich eine sowie dem Güterverkehr wieder stündlich zwei Trassen zuordnet. Die in Presseverlautbarungen der DB benutzten Formulierungen, man würde die Ersatzkonzepte mit den Unternehmen abstimmen, könnte den Schluss zulassen, die DB InfraGO als Verursacherin der Misere kümmere sich um die zwingend notwendigen, komplexen und sehr kurzfristig umzusetzenden Buskonzepte. Es ist festzuhalten, dass die Erarbeitung der Ersatzverkehrskonzepte unter der Leitung und Koordination der Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd von den drei, mit den SPNV-Leistungen am linken Rhein beauftragten SPNV-Unternehmen Trans Regio, Vlexx und DB Regio realisiert wird.

Des Weiteren ist festzuhalten, dass es gerade im Bereich Mainz seit Jahresbeginn eines großen Engagements bedarf, um noch größere Zugausfälle zu verhindern. So wurde seitens der DB InfraGO – und dies ist nur ein Beispiel - ernsthaft erwogen, über die Faschingszeit westlich von Mainz auch tagsüber auf eingleisigen Betrieb umzustellen, um den Schwellenwechsel in Ingelheim durchzuführen.

Die Formulierung eines DB-Mitarbeiters, Ingelheim sei „völlig in die Hose gegangen“, beschreibt die Misere sehr treffend.

Die Geschäftsstelle hatte die DB InfraGO deshalb aufgefordert, einen kurzfristig umzusetzenden ´Dreiklang´ im Umgang mit den Baustellen rund um Mainz und am linken Rhein zu realisieren:

1. Sofortige Überarbeitung der Baustellenplanung, um unverhältnismäßige Angebotsverschlechterungen möglichst zu vermeiden und in eine beherrschbare Betriebsführung überführen.
2. Eine ehrliche, transparente Darstellung dessen, was die Fahrgäste in den nächsten vier Jahren erwartet.
3. Eine umfassende Entschuldigungsaktion. Die aktuellen und künftigen Zumutungen sind zu groß.

Leider hat sich die DB InfraGO bis zum Erstellen dieser Vorlage, weder bei den Kundinnen und –kunden entschuldigt, noch die Baustellenplanung überarbeitet. Ob die überfällige umfassende Information des Baustellengeschehens der kommenden Jahre erfolgen wird, ist offen.

Baustellenfahrplan zur Sanierung der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim

Der Baustellenfahrplan zur Sanierung der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim, der zwischen der DB InfraGO, DB Fernverkehr und dem ZÖPNV sowie der NVBW für den Zeitraum vom 30. Mai bis zum 10. Juli 2026 einvernehmlich ausgeregelt ist, wird aktuell leider durch nachgeschobene zusätzliche Baustellen beiderseits des Rheins beeinträchtigt. Beispielsweise sieht die unterjährige Baustellenplanung der DB InfraGO vor, dass im Zeitraum vom 30. Mai bis einschließlich 7. Juni insgesamt täglich 100 Züge rund um Mannheim und Ludwigshafen zusätzlich entfallen müssen, wodurch das gemeinschaftlich getragene Verkehrskonzept für die Brückensanierung in diesem Zeitraum nicht mehr konsistent ist.

Bauarbeiten im Zuge der Strecke Neustadt/W – Landau – Wörth (Karlsruhe)

Hier waren zum Redaktionsschluss die Gespräche mit der DB InfraGO noch nicht vollständig abgeschlossen. Es sind folgende fünf Hauptgewerke zu realisieren:

1. Sanierung der Bahndämme wegen Tierbauten
2. Oberbauprogramm (Schotter, Schwellen, Gleise)
3. Modernisierung von vier Stationen südl. und nördlich Landau
4. ESTW (elektronisches Stellwerk) Südpfalz zur Ablösung der Alttechnik in Winden und Kandel
5. Die beiden Oberleistungsinselanlagen für die Akku-Züge in Landau sowie im Bahnhof Winden

Im Zuge der intensiven Gespräche in den letzten Wochen konnte die ursprünglich angedachte Sperrung über einen Zeitraum von über einem halben Jahr (Abschnitt Landau - Kandel einschließlich der in Winden abzweigenden Strecken nach Wissembourg und Bad Bergzabern zunächst auf einen Zeitraum von 3,5 Monaten reduziert werden, außerdem sollten dann Oberbaumaßnahmen integriert werden.

Der Plan, dann nach Ende der Sperrung das neue Stellwerk für Winden und Kandel in Betrieb zu nehmen, scheitert jedoch an Problemen mit der vorgesehenen Leit- und Sicherungstechnik. Deshalb wird der Sperrzeitraum nochmals reduziert. Vorgesehen ist nun, die vorstehend genannten Streckenabschnitte von Ende Juli bis Ende September rund 9 Wochen zu sperren. Das Ersatzkonzept wird aktuell überarbeitet.

Die weiteren der fünf genannten Gewerke werden nun in den Jahren 2027 bis vrsl. 2030 jedes Jahr zu mehreren mehrwöchentlichen Sperrpausen führen, eine noch bessere Bündelung ist nach Angaben der DB InfraGO nicht möglich. Weiterhin gilt, dass der neue Zeitraum der Landesgartenschau (2028 statt 2027) wenigstens zwischen Landau und Neustadt/W baufrei sein soll.

Auch während der (durch den ZÖPNV Süd im seitens der DB InfraGO angestrebten Umfang bekanntlich nicht mitgetragenen) Totalsperrungen der Strecke Ludwigshafen – Kaiserslautern - Saarbrücken soll die Strecke Neustadt/W – Karlsruhe baufrei sein. Dies betrifft nach aktuellen Planungen der DB InfraGO insgesamt sieben Monate in den Jahren 2028 und 2029. Damit sind der sinnvollen Platzierung der Baumaßnahmen Grenzen gesetzt

Die Geschäftsstelle wird wie gewohnt informieren, sobald das Baustellengeschehen klarer umrissen werden kann.

Brückenarbeiten bei Mainz-Bischofsheim, Umleitungen über Mainz Hbf.

Während der Generalsanierung der Rechten Rheinstrecke (Zeitraum 11. Juli 2026 – 12. Dezember 2026) hat die DB InfraGO entschieden, dass auch zwischen Mannheim und Mainz Züge entfallen müssen, um Güterzügen Platz zu machen. Auslöser sind nach deren Angaben Sanierungsarbeiten an der sogenannten Kostheimer Mainbrücke östlich von Mainz, weshalb Güterzüge vom linken Rhein über Mainz Hbf. geleitet werden müssten.

Es entfallen daher zwischen Mainz und Bodenheim im Zeitraum vom 10.07. bis 18.09.2026 ganztägig die Züge der stündlichen Linie S 6, die Fahrten der Linie S 5 sowie die ergänzenden Fahrten der Linie RB 44 (Vlexx) sowie die Regional-Expresszüge der Linien RE 4 und RE 14 verbleiben nach Auskunft der DB InfraGO. Die Geschäftsstelle hat diesen Streichungen nicht zugestimmt.

Update Generalsanierungen

Die DB AG hält weiterhin daran fest, die Anbindung weiter Teile des Landes Rheinland-Pfalz durch ausgedehnte Generalsanierungen massiv einzuschränken. Eine direkte Betroffenheit ergibt sich durch die beiden Projekte

1. Generalsanierung Linke Rheinstrecke
(Zeitraum 04. Februar bis 07. Juli 2028 zuzüglich einer Totalsperrung an insgesamt 10 Wochenenden im Jahr 2027, laut DB InfraGO für vorbereitende Maßnahmen)
2. Generalsanierung Ludwigshafen – Saarbrücken (22. Juni bis 07.12 2029 zuzüglich einer vorgeschalteten Totalsperrung über rund zwei Monate, durch die DB angekündigt für Ende 2028)

Die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd hält das Konzept der Generalsanierung im Grundsatz weiter für den richtigen Weg, Eisenbahnstrecken unter Zusammenfassung aller in Frage kommenden Gewerke zu sanieren und gleichzeitig zu modernisieren.

Bei beiden Strecken erscheint die Distanz der Sperrung (Linker Rhein: Südlich Köln über Koblenz Hbf bis Mainz Hbf mit 178 km sowie Pfalzstrecke Ludwigshafen – Kaiserslautern – Saarbrücken – Bundesgrenze bei Forbach mit rund 130 km) aber für viel zu risikobehaftet.

Ersatzverkehre mit einem enormen Umfang müssten realisiert werden, sollte die DB daran festhalten. Die Details sind in der Vorlage 5.1. der 76. Verbandsversammlung vom 9. Dezember 2025 beschrieben.

Infrastrukturverbesserungen linke Rheinstrecke

Unabhängig davon sind aber mit der Sanierung der linken Rheinstrecke auch zahlreiche positive Infrastrukturprojekte zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs verbunden. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Maßnahmen:

1. Reaktivierung eines vor vielen Jahren stillgelegten Überholgleises in Uhlerborn (Fahrtrichtung Mainz – Bingen)
2. Bau eines neuen Bahnsteiges in Ingelheim an einem bisher nur für Durchfahrten genutzten Hauptgleises
3. Auftakt für die Inbetriebnahme eines digitalen Stellwerks für den Knoten Mainz einschließlich der Einrichtung des sogenannten Gleiswechselbetriebes im Bereich Ingelheim sowie Ersatz der Altstellwerke in Ingelheim, Uhlerborn und Gau Algesheim aus den 1950er Jahren.
4. Einbau zusätzlicher Weichen und Elektrifizierung eines weiteren Gleises im Bereich des Bahnhofs Bingen Stadt, wodurch das Gleis der Rheinhessenbahn (Bingen Stadt – Alzey – Worms) künftig auch für elektrischen oder batterieelektrischen Zugbetrieb genutzt werden kann.

5. Die Sanierung und Modernisierung mehrerer Stationen zwischen Mainz und Bacharach

- Niederheimbach
- Trechtingshausen
- Bingen Hbf.
- Bingen Stadt
- Bingen Gaulsheim
- Gau Algesheim (Verlängerung Mittelbahnsteig auf 210 m)
- Ingelheim (Bau neuer Außenbahnsteig)
- Uhlerborn
- Budenheim

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis und bekräftigt den Beschluss vom 9. Dezember 2026. Sie stellt fest, dass eine Sanierung des Bahnnetzes auf Kosten der Erreichbarkeit der betroffenen Regionen auf der Schiene, auf Kosten der regionalen Wirtschaft sowie der Kundinnen und Kunden der Intention einer gemeinwohlorientierten bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturgesellschaft widerspricht.

Sie beauftragt die Geschäftsstelle weiterhin im Schulterschluss mit benachbarten und ebenfalls betroffenen Regionen auf Sanierungsabläufe zu drängen, die die befürchteten regionalwirtschaftlichen Schäden abmildern.

TOP 3.2 Finanzierung der Schieneninfrastrukturmaßnahmen in Rheinland-Pfalz und in der Pfalz in den kommenden Jahren

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt finanzieren der ZÖPNV Süd, bzw. das Land Rheinland-Pfalz die Planungen der folgenden Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen einer Anschubfinanzierung:

1. Machbarkeitsuntersuchung
Beseitigung eingleisiges „Nadelöhr“ Bingen Hbf.

Die Maßnahme dient der Verbesserung der Betriebsqualität und der Herstellung von mehr Flexibilität in der Fahrplangestaltung durch die Schaffung der Möglichkeit gleichzeitiger Ein- und Ausfahrten zur Alsenzalbahn (Bingen – Bad Kreuznach – Kaiserslautern) in Bingen Hbf. durch die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit.

2. Machbarkeitsuntersuchung Ausbau Knoten Mainz (Infrastrukturergänzungen)

Im Bereich des Bahnhofes Mainz werden aktuell mehrere Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt, um die Betriebsqualität in den kommenden Jahren verbessern zu können. Hierzu gehören die folgenden Projekte:

➤ Reaktivierung des Bahnsteiges 13

Der Hauptbahnhof Mainz ist heute schon sehr stark durch den Zugverkehr im Rhein-Main-Raum belastet. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, nach Möglichkeiten zu suchen, die Bahnsteigkapazitäten weiter auszubauen. Aufgrund seiner städtebaulichen Lage gibt es aber faktisch nur noch eine Möglichkeit, nämlich die Reaktivierung des früheren Bahnsteiges 13.

➤ Drittes Gleis Mainz-Mombach – Mainz Hbf.

Neben einem zusätzlichen Bahnsteig 13 kann die Kapazität des Mainzer Hbf. durch die Schaffung einer dreigleisigen Einfahrt aus Richtung Mombach verbessert werden. Gleichzeitig sind dadurch separate Ein- und Ausfahrten der Strecke Alzey – Mainz (Strecke 3523) in den Mainzer Hbf. möglich.

➤ Zusätzliches Abstellgleis im Vorfeld des Mainzer Tunnels

Die Maßnahme führt zu einer Verbesserung der Qualität und Kapazität im Knoten Mainz, da Zügeinheiten mittels Rangierfahrten aus den Gleisen 1 und 2 deutlich schneller weggestellt und bereitgestellt werden können.

3. Neue Haltepunkte „Stationsoffensive“

Hierbei handelt es sich um die folgenden Projekte:

- a) Bad Kreuznach-Planig oder Michelin/Lidl
- b) Bad Kreuznach-Rheingrafenstraße
- c) Bad Kreuznach-Pfingstwiese
- d) Niederhausen
- e) Idar-Oberstein-Weierbach
- f) Obersaulheim
- g) Worms-West
- h) Kaiserslautern Nord
- i) Sulzheim – Dieses Projekt wird gemäß einem aktuellen Beschluss der Gemeinde Sulzheim nicht mehr weiterverfolgt.
- j) Mainz-Schott (nachrichtliche Erwähnung, da Finanzierung der Planungsleistungen durch das Land und später ergänzend durch das Bundes-GVFG)

4. Machbarkeitsuntersuchung Ausbau der Bahnstrecke Mainz - Alzey

Seit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes auf der Schienenstrecke Mainz – Alzey hat sich dort die Fahrgastnachfrage kontinuierlich verbessert, so dass über einen weiteren Infrastrukturausbau nachgedacht werden muss. Hier werden aktuell drei konkrete Projektansätze im Rahmen einer indikativen Nutzen-, Kostenuntersuchung analysiert.

- a) Neue Haltepunkte
- b) Ausbau der Schieneninfrastruktur durch zweigleisige Abschnitte und Geschwindigkeitserhöhungen
- c) Umstellung der heutigen Dieselszüge auf Elektrotraktion

5. Machbarkeitsuntersuchung zur Umstellung des Schienennetzes in Rheinland-Pfalz und an der Nahe in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre auf elektrische Züge

Mit der Realisierung des sogenannten „Pfalznetzes“ wird schrittweise in der West- und Südpfalz ein 240 km langes Streckennetz von Diesel- auf elektrische Züge umgestellt.

Nach der vollständigen Inbetriebnahme dieses Netzes wird die nächste Herausforderung darin bestehen, die ca. 125 Dieseltriebwagen, die dann noch im Bereich des ZÖPNV Süd im Einsatz sein werden, in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre ebenfalls durch elektrische Züge zu ersetzen.

Vor diesem Hintergrund werden der ZÖPNV Süd und das Land Rheinland-Pfalz bei der DB InfraGo in diesem Jahr eine umfassende Machbarkeitsuntersuchung für die Umstellung des Betriebes der folgenden Bahnstrecken auf Elektrotraktion beauftragen:

- Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden
- Bingen Stadt – Alzey – Worms
- Eiswoog/Ramsen – Grünstadt – Freinsheim – Frankenthal
- Grünstadt – Monsheim
- Freinsheim – Bad Dürkheim – Neustadt
- Bingen Hbf. – Bad Kreuznach – Hochspeyer/Kaiserslautern
- (Mainz-) Gau Algesheim – Bad Kreuznach – Idar-Oberstein – Neubrück (– Saarbrücken Hbf.)
- Worms – Bensheim

Ergänzend dazu wird untersucht werden, welche Möglichkeiten der Fahrzeitverkürzungen auf diesen Strecken durch den elektrischen Betrieb oder bauliche Maßnahmen an der Schieneninfrastruktur realisiert werden können.

Nach einer ersten Einschätzung der DB InfraGo wird diese umfassende Analyse vsl. im Jahr 2028 abgeschlossen werden können.

6. Pfalztram

Nach den ersten guten Ergebnissen der Nutzen-, Kostenuntersuchungen zur Erweiterung des Stadtbahnsystems Ludwigshafen in das Umland („Pfalztram-Konzept“) mit den drei Linienenerweiterungen (insgesamt 25 km)

- 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

wurde mit der Finanzierung durch den ZÖPNV Süd/des Landes Rheinland-Pfalz die Vorentwurfsplanung gestartet.

7. Machbarkeitsuntersuchung zweigleisiger Ausbau zwischen Winden – Kandel und Wörth

Gegenwärtig wird gerade im Rahmen einer indikativen Nutzen-, Kostenuntersuchung analysiert, inwieweit der heute eingleisige Streckenabschnitt zwischen Winden und Wörth zweigleisig ausgebaut werden kann, um die Leistungsfähigkeit dieser Strecke zu erhöhen.

8. Reaktivierung von Bahnstrecken mit einer positiven indikativen Nutzen-, Kostenuntersuchung

In den vergangenen Jahren wurden in Rheinland-Pfalz alle stillgelegten, bzw. mit saisonalem Zugverkehr befahrenen Bahnstrecken im Rahmen einer indikativen Nutzen-, Kostenuntersuchung unter dem Blickwinkel analysiert, ob eine Reaktivierung für den täglichen Schienenpersonennahverkehr volkswirtschaftlich sinnvoll wäre. Im Bereich des ZÖPNV Süd konnte bei den folgenden Bahnstrecken ein positives Nutzen-, Kostenverhältnis nachgewiesen werden:

- Landau – Germersheim
- (Kaiserlautern-) Langmeil – Monsheim (-Worms) (Zellertalbahn)
- Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bundenthal (Wieslauterbahn)
- Lauterecken – Meisenheim – Staudernheim (Glantalbahn)

Bezüglich der Bahnstrecken Landau – Germersheim und (Kaiserlautern-) Langmeil – Monsheim (-Worms) ist der aktuelle Planungsstand in den Vorlagen zu TOP 4.1 und 4.2 dieser Verbandsversammlung zusammengestellt. Bezüglich der Wieslauter- und Glantalbahn können die weiteren Planungen dann beginnen, wenn diesbezüglich die erforderlichen Ingenieurbüros/Projektsteuerer gewonnen werden konnten. Diesbezüglich haben seitens der Geschäftsstelle die ersten Gespräche begonnen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur in den kommenden Jahren ist für die Weiterentwicklung kundengerechter Angebote, das Erreichen der Klimaziele sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene von entscheidender Bedeutung.

Aufgrund der sowieso sehr langen Zeiträume für die Planung und Genehmigung dieser Infrastrukturmaßnahmen dürfen keine weiteren Verzögerungen dadurch entstehen, dass jahrelang nach finanziellen Mitteln für das Vorantreiben dieser Maßnahmen bis zur Vorentwurfsplanung (HOAI Phasen 1 - 2) gesucht werden muss.

Vor diesem Hintergrund beschließt die Verbandsversammlung des ZÖPNV Süd, dass

- **die Planungskosten der o.g. Maßnahmen durch Mittel des ZÖPNV/des Landes Rheinland-Pfalz zu 100 % in den HOAI-Leistungsphasen 1 – 2 finanziert werden. Sollte eine alternative Finanzierung durch Bundesmittel oder andere Fördermittel möglich sein, sind diese Finanzmittel vorrangig einzusetzen.**
- **Voraussetzung hierfür ist die jeweilige Zustimmung des für Infrastrukturmaßnahmen zuständigen Ministeriums (MKUEM) sowie das Vorhandensein ausreichender Planungsmittel.**

TOP 3.3 Finanzierung Haltestelleninfrastruktur regionale Buslinien

In den vergangenen Jahren konnten mittlerweile über 80 % der Bahnhöfe und Haltepunkte im Bereich des ZÖPNV Süd umfassend modernisiert und in den meisten Fällen auch barrierefrei ausgebaut werden. Nach Abschluss der Generalsanierungen der linken Rheinstrecke sowie der Bahnlinie Ludwigshafen – Saarbrücken, die zum gegenwärtigen Stand in den Jahren 2028 und 2029 geplant sind, werden dann vsl. nur noch ca. 10 % der Bahnhöfe und Schienenhaltepunkte im Süden des Landes Sanierungsbedarf aufweisen.

Großer Handlungsbedarf besteht jedoch bundesweit im Bereich der Bushaltestellen. Dies trifft auch für den Bereich des ZÖPNV Süd zu. Bisher erfolgte die Modernisierung, bzw. der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen in den allermeisten Fällen vollkommen unsystematisch. Eine wesentliche Ursache hierfür ist, dass für jede Haltestelle, bzw. Haltestellenpaket ein einzelner Förderantrag seitens der kommunalen Seite erstellt werden muss. Da deren Finanzlage aktuell sehr schwierig ist

und sich diese in den nächsten Jahren aller Voraussicht nach auch nicht signifikant verbessern wird, muss ein vollkommen anderer Ansatz gewählt werden, um vom bisherigen „Stückwerk“ wegzukommen.

Aktuell werden bis zu 85 % der förderfähigen Baukosten aus Mitteln des LVFGKom finanziert. Nicht bezuschusst werden jedoch alle nichtzuwendungsfähigen Bau- sowie die Planungskosten. Aktuell erfolgen die Planungen nur nach „Kassenlage“ der kommunalen Seite, bzw. werden im Rahmen einer Straßensanierung „mitgemacht“.

Vor diesem Hintergrund werden im Landesnahverkehrsplan in Kapitel 15.3.2.1 „Bushaltstellen im städtischen und ländlichen Bereich“ die kommunalen Straßenbaulastträger im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau der Haltestellen wie folgt unterstützt:

- Zurverfügungstellung eines Leitfadens für den barrierefreien Ausbau zur Unterstützung des Ziels eines einheitlichen Haltestellenstandards innerhalb von Rheinland-Pfalz.
- Kategorisierung nach Prioritäten. Diese sind im LNVG definiert. Ausgenommen von der Rangfolge sind barrierefreie Ausbaumaßnahmen, die im Rahmen eines größeren Projektes als Zusammenhangsmaßnahme umgesetzt werden.
- Bewilligung der Förderanträge nach einem vereinfachten Verfahren.

Auf Basis dieser Festlegungen des Landesnahverkehrsplans wird zur Unterstützung der kommunalen Straßenbaulastträger die folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

- Kategorisierung nach Prioritäten: Der ZÖPNV Süd wird schrittweise in den kommenden Jahren für jede regionale Buslinie unter Berücksichtigung der im Landesnahverkehrsplan genannten Prioritätskriterien in Abstimmung mit dem MKUEM eine planerische Konzeption für den barrierefreien Ausbau/Modernisierung als Zusammenhangsmaßnahme erstellen, da diese Buslinien – zusammen mit den Schienenstrecken - das Rückgrat des ÖPNV darstellen.
- Zur finanziellen Unterstützung wird der ZÖPNV Süd die HOAI-Phasen 1 – 2 finanzieren, damit die kommunalen Straßenbaulastträger schneller einen Förderantrag – möglichst als Zusammenhangsmaßnahme - für die 85 %-ige Förderung der zuwendungsfähigen Baukosten über das LVGKom stellen können.
- Der ZÖPNV Süd fungiert daher beratend bei der Antragstellung als Schnittstelle zwischen dem MKUEM und den kommunalen Straßenbaulastträgern.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der ZÖPNV Süd wird schrittweise in den kommenden Jahren für jede regionale Buslinie unter Berücksichtigung der im Landesnahverkehrsplan genannten Prioritätskriterien in Abstimmung mit dem MKUEM eine planerische Konzeption für den barrierefreien Ausbau/Modernisierung als Zusammenhangsmaßnahme erstellen, da diese Buslinien – zusammen mit den Schienenstrecken - das Rückgrat des ÖPNV darstellen.

Zur finanziellen Unterstützung wird der ZÖPNV Süd die HOAI-Phasen 1 – 2 finanzieren, damit die kommunalen Straßenbaulastträger schneller einen Förderantrag – möglichst als Zusammenhangsmaßnahme - für die 85 %-ige Förderung der zuwendungsfähigen Baukosten über das LVGKom stellen können.

Der ZÖPNV Süd fungiert daher beratend und unterstützend bei der Antragstellung als Schnittstelle zwischen dem MKUEM und den kommunalen Straßenbaulastträgern.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

77. Verbandsversammlung am 03.03.2026

Öffentliche Sitzung

TOP 4 Reaktivierung von Bahnstrecken

TOP 4.1 Sachstand Bahnstrecke (Kaiserslautern-) Langmeil – Marnheim - Monsheim (-Worms)

Ausgangslage

Die Bahnstrecke Monsheim – Langmeil (Zellertalbahn) wurde nach der Stilllegung des Personenverkehrs im Jahr 1983, bzw. des Schienengüterverkehrs Mitte der 1990er Jahre im Mai 2001 für einen saisonalen Zugverkehr an Sonn- und Feiertagen reaktiviert. Aufgrund von Oberbaumängeln musste die Zellertalbahn jedoch im Jahr 2017 gesperrt werden. Das Land Rheinland-Pfalz hat für die Ertüchtigung der Zellertalbahn im Jahr 2020 eine Förderung in Höhe von ca. 6,7 Mio. Euro bewilligt. Hiervon ist aktuell ein Teil bereits verausgabt. Hinzu kommen noch Kosten für das Auswechseln von Schienen und Schwellen. Diese Baumaßnahmen sollen schnellstmöglich umgesetzt werden, so dass dann der saisonale touristische Zugverkehr in diesem Jahr wiederaufgenommen werden kann.

Weitere Schritte

Neben dem saisonalen touristischen Verkehr ist die Aufnahme von Güterverkehren vsl, ab dem Jahr 2028 vorgesehen. Hierfür – und für eine potentielle „SPNV-Vollreaktivierung“, sofern hierfür die finanziellen Mittel zur Verfügung stehen, sind vorrangig zwei Maßnahmen erforderlich:

Technische Sicherung der Bahnübergänge

Die Zellertalbahn hat zwischen Monsheim und Langmeil elf Bahnübergänge. Diese sind aktuell in den meisten Fällen nicht technisch gesichert, bzw. die wenigen vorhandenen Schrankenanlagen entsprechen in keiner Weise mehr dem aktuellen Stand der Technik. Vor diesem Hintergrund wird seitens des Donnersbergkreises für die meisten der Bahnübergangssicherungsanlagen eine Planung für eine technische Sicherung erstellt, die beim Landesbetrieb Mobilität eingereicht wird, um dort ein Planfeststellungsverfahren zur Schaffung des Baurechts durchführen zu können.

Vorbereitung eines Förderantrages gemäß den Regularien des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes

Mit der bisherigen Landesförderung ist eine sehr gute Basis dafür geschaffen worden, die Wiederaufnahme des saisonalen touristischen Angebots zu ermöglichen. Gleichzeitig bietet das Investitionsvorhaben der Firma Dyckerhoff eine weitere Säule für einen wirtschaftlicheren Betrieb der Strecke. Wenn von Seiten des Landes die Entscheidung für eine Reaktivierung der Zellertalbahn im täglichen SPNV fallen sollte, sollte es das Ziel sein, das Angebot so auszuweiten, damit es in den Rheinland-Pfalz-Takt integriert werden kann. Angesichts eines positiven NKU-Ergebnisses, das sich unter Einberechnung der Effekte aus dem Güterverkehr noch positiver entwickeln kann, ist die Reaktivierung der direkten Bahnverbindung zwischen Kaiserslautern und Worms durch das Zellertal für den täglichen Zugverkehr unter dem Vorbehalt für diesen Zweck vorhandener Haushaltsmittel anzustreben. Daher werden für alle in Rheinland-Pfalz betrachteten möglichen Reaktivierungsstrecken, deren indikative Nutzen-Kosten-Untersuchung positiv ausfällt, die ersten Planungsleistungen beauftragt (Lph 1+2 HOAI).

BESCHLUSSVORSCHLAG

- 1. Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Bericht zur Zellertalbahn zur Kenntnis.**
- 2. Die Kosten bis zur Wiederinbetriebnahme der Zellertalbahn für den saisonalen Zugverkehr sowie für die technische Sicherung der Bahnübergänge in den kommenden Jahren können auf die Trassenpreise zur Refinanzierung für den Donnersbergkreis (Infrastrukturbetreiber der Zellertalbahn) im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel umgelegt werden.**

TOP 4.2 Sachstand Schienenstrecke Landau - Germersheim

Auf Basis des positiven Ergebnisses der Nutzen-, Kostenuntersuchung für die derzeit stillgelegte Schienenstrecke Landau – Germersheim hat der Zweckverband mit den Vorbereitungen für die europaweite Ausschreibung der Vorentwurfsplanung (VEP) begonnen. Um die VEP-Vergabeunterlagen auf einer maximal fundierten Datengrundlage aufbauen zu können, wurden ergänzend bereits die folgenden Planungen beauftragt:

- Ermittlung der Streckenabschnitte, die vsl. Lärmschutzmaßnahmen erfordern werden.
- Vorsondierung möglicher Kampfmittelthemen
- Standortanalyse der künftigen Haltepunkte
- Vermessung für eine qualifizierte Bestandsaufnahme der vorhandenen Anlagen (Durchlässe etc.)

Um letztere Maßnahme durchführen zu können, wurde ab Mitte Januar bis Anfang Februar die Vegetation auf der Schienenstrecke Landau – Germersheim entfernt, d.h. außerhalb der Fahrraddraisinenstrecke (Prellbock bei Landau – Draisinenparkplatz bei Bornheim sowie Westheim (Ende der Draisinenstrecke) – Germersheim). Diese Maßnahmen wurden selbstverständlich im Vorfeld mit den unteren Naturschutzbehörden der Stadt Landau sowie der Landkreise Südliche Weinstraße und Germersheim und der DB InfraGO abgestimmt. Ein paar Fotoimpressionen werden im Rahmen der Präsentation zu dieser Verbandsversammlung gezeigt werden.

Ziel des Zweckverbandes ist es dann, in den kommenden Jahren die nachwachsende Vegetation einmal jährlich auf dem Gleiskörper zu entfernen, um die künftigen Planungsschritte leichter durchführen zu können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 4.3 Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren (Hunsrückbahn)

Wie bereits im Rahmen einer der letzten Verbandsversammlungen berichtet, laufen aktuell noch die Sanierungsarbeiten der DB InfraGO, so dass die Gesamtstrecke Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren ab vsl. August 2026 wieder befahrbar ist.

Ziel beider Zweckverbände sowie des Landes Rheinland-Pfalz ist es dann, in einem ersten Schritt saisonale touristische Zugangebote ab dem kommenden Jahr auf die Schiene zu bringen. Hierbei sind im Wesentlichen zwei Voraussetzungen erforderlich:

- Wiederherstellung der Bahnsteiganlagen mit Hilfe von Dauerprovisorien in diesem Jahr, so dass der touristische Verkehr im kommenden Jahr gestartet werden kann.
- Aufhebung des Bescheides des Eisenbahnbundesamtes, die Strecke nur mit 10, bzw. 20 km/h befahren zu dürfen. Diese behördliche Auflage hat nach Auffassung eines beauftragten Gutachters aufgrund der Sanierung der Strecke ihre Bedeutung verloren.

Des Weiteren wird der ZÖPNV Süd in diesem Jahr federführend die indikative Nutzen-, Kostenuntersuchung in Abstimmung mit dem SPNV Nord, den beiden Landkreisen Rhein-Hunsrück-Kreis und Bad Kreuznach sowie dem Land Rheinland-Pfalz fortsetzen. Grundlage hierfür ist die Ermittlung des zusätzlichen Investitionsbedarfes, der erforderlich ist, um die seitens der DB InfraGO sanierte Strecke mit einem täglichen Schienenpersonennahverkehr nutzen zu können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung beschließt die

- **Wiederherstellung der Bahnsteiganlagen mit Hilfe von Dauerprovisionen, so dass der touristische Verkehr in 2027 gestartet werden kann. Die in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten werden – sofern sich keine alternative Finanzierung ergibt - für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGO über die Stationspreise refinanziert werden.**

Die Planungen hierfür werden entsprechend vorangetrieben und die Umsetzung durch den ZÖPNV Süd koordiniert.

- **Gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz sollen Gespräche mit dem Eisenbahnbundesamt geführt werden, mit dem Ziel, den EBA-Bescheid, die Strecke nur mit 10, bzw. 20 km/h befahren zu dürfen, schnellstmöglich aufzuheben.**

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

77. Verbandsversammlung am 03.03.2026 öffentliche Sitzung

TOP 5 Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Kundenbetreuer, -innen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Am späten Nachmittag des 02.02.2026 wurde ein Zugbegleiter der Deutschen Bahn zwischen Kaiserslautern und Homburg von einem Fahrgast ohne Fahrausweis bei einer Kontrolle so schwer verletzt, dass er wenig später an den Folgen seiner Verletzungen gestorben ist.

Vor diesem Hintergrund fand am 11.02.2026 ein durch das MKUEM initiiertes „runder Tisch Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr“ statt. Teilnehmer waren neben Ministerin Katrin Eder, beide Zweckverbände, die Verkehrsverbünde, die in Rheinland-Pfalz tätigen SPNV-Verkehrsunternehmen sowie die Gewerkschaften.

Der ZÖPNV Süd hat bereits schon ab Dezember 2016 zusätzliches Sicherheitspersonal in den Verkehrsvertrag der S-Bahn Rhein-Neckar Los 1 integriert, ab Dezember 2021 dann in den S-Bahn Vertrag, Los 2 sowie ab Dezember 2023 in den Pfalznetzvertrag integriert und finanziert diese Zusatzleistungen.

In den vergangenen Tagen haben vielfältige Gespräche zu dieser Thematik stattgefunden, wie die Sicherheit der Zugbegleiter/-innen, bzw. der Fahrgäste verbessert werden kann. Da der Maßnahmenkatalog zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage noch nicht abgeschlossen war, wird in der Verbandsversammlung im Rahmen einer Präsentation über den aktuellen Stand informiert werden.

Um die Ergebnisse zu bündeln, ist für den 11.03.2026 ein zweiter „runder Tisch“ mit der gleichen personellen Zusammensetzung geplant.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

77. Verbandsversammlung am 03.03.2026 öffentliche Sitzung

TOP 6 Vergabeverfahren „Profitester“ für den Schienenpersonennahverkehr im Bereich des ZÖPNV Süd

Vorbemerkungen

Ein wesentliches Ziel des ZÖPNV Süd besteht darin, den Fahrgästen ein leistungsfähiges und kundenorientiertes Angebot auf der Schiene bereitstellen zu können. Die Regelungen in den SPNV-Verträgen beschreiben daher umfassend die Leistungsinhalte für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und beinhalten eine Vielzahl von Qualitätsvorgaben, die während der Vertragslaufzeit einzuhalten sind.

Die Einhaltung und das Monitoring der Qualitätsvorgaben in den SPNV-Verträgen bedarf umfangreicher Controlling-Aktivitäten, welche nun um den Einsatz von Profitester/-innen erweitert werden sollen. Um hierfür einen qualifizierten Dienstleister finden zu können, wurde eine europaweite Ausschreibung gestartet.

Leistungsumfang

Im Rahmen des Vergabeverfahrens wurde die Mindestvorgabe formuliert, dass eine statistisch repräsentative Stichprobengröße in Höhe von 2%, bzw. alternativ 3% aller Fahrten auf den vertragsgegenständlichen Linien durch Profitester/-innen in SPNV- und SEV-Fahrzeugen erbracht werden muss. Hierzu soll auf elektronischem Wege ein vorgegebener Fragenkatalog zu vertraglich definierten Qualitätsstandards ausgefüllt werden. Grobe Leistungsmängel sind dabei ergänzend mit Fotos zu dokumentieren. Im Nachgang erfolgt dann die Übertragung mittels Schnittstelle in das „QUMA-Qualitätsmanagementsystem“ zur weiteren Auswertung und dem Abgleich mit den Lieferrachweisen des jeweiligen Verkehrsunternehmens.

Verfahrensart

Das Vergabeverfahren wurde als offenes Verfahren gem. § 15 VgV in 2 Losen gemeinsam mit dem SPNV-Nord durchgeführt. Es handelt sich hierbei um ein europaweites Vergabeverfahren.

- Los 1: SPNV-Nord
- Los 2: ZÖPNV Süd

Vertragslaufzeiten, Inbetriebnahme

Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagerteilung (vsl.) Ende März/Anfang April. Die Inbetriebnahme durch den neuen Dienstleister ist – Stand heute - am 01.06.2026 vorgesehen und soll eine Laufzeit bis 31.12.2033 haben.

Vergabeentscheidung

Der Zuschlag wird nach den folgenden Kriterien für das wirtschaftlichste Angebot erteilt. Dabei erfolgt die Bewertung anhand der folgenden Zuschlagskriterien:

Kriterien		Gewichtung / Punkte
1.	Preis	40
2.	Konzept / Qualität	60

Da die Angebote der Bieter seit wenigen Tagen vorliegen, wird im nicht öffentlichen Teil dieser Versammlung über die Details informiert werden. Es ergeht daher folgender Beschlussvorschlag.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Versammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Im nicht öffentlichen Teil dieser Versammlung wird über die Ergebnisse dieses Vergabeverfahrens informiert werden.