

Zweckverband ÖPNV

Rheinland-Pfalz Süd

Haushaltssatzung

Haushaltsplan

2026

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025
öffentliche Sitzung

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Jahr 2026

- TOP 3.1 Vorbericht zur Haushaltssatzung und zum Haushaltsplan 2026
- TOP 3.2 Haushaltssatzung des ZÖPNV Süd 2026
- TOP 3.3 Übersicht Haushaltsplanung 2026
- TOP 3.4 Ergebnis- und Finanzhaushalt 2026
- TOP 3.5 Stellenplan ZÖPNV 2026

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

**76. Verbandsversammlung am 09.12.2025
öffentliche Sitzung**

TOP 3 Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Jahr 2026

Die Haushaltssatzung und der Haushaltsplan des ZÖPNV Süd für das Jahr 2026 wurden nach den Regeln der kommunalen Doppik erstellt.

Der Haushalt berücksichtigt den ab dem 14.12.2025 gültigen Jahresfahrplan der Verkehrsunternehmen. Grundlage für die Kostenermittlung der Verkehrsleistungen sind die entsprechenden Verkehrsverträge und -prognosen für das Fahrplanjahr 2026 ff.

Die Haushaltsunterlagen mit den erforderlichen Anlagen sowie dem Vorbericht zum Haushaltsplan sind als Anlage beigefügt.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung stimmt der Haushaltssatzung und dem Haushaltsplan für das Jahr 2026 zu.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025 öffentliche Sitzung

TOP 3.1 Vorbericht zur Haushaltssatzung und -plan für das Jahr 2026

Allgemeines

Gemäß Teil 2, § 5 des Nahverkehrsgesetzes (NVG) Rheinland-Pfalz obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr, die sie als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit erfüllen.

Der Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd) ist der durch dieses Landesgesetz bestimmte Aufgabenträger für den regionalen Schienenpersonennahverkehr. Gleichzeitig ist er in Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Energie, Klimaschutz und Mobilität (MKUEM) des Landes Rheinland-Pfalz und den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern für die Gestaltung und Finanzierung der regionalen Bushauptlinien zuständig.

Neben dem Zweckverband ÖPNV Süd, welcher im südlichen Landesteil gebildet wurde und dort seine gesetzlich definierten Aufgaben wahrnimmt, wurde im nördlichen Landesteil der Zweckverband SPNV Nord, bzw. ZÖPNV Nord gegründet.

Dem Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd gehören das Land Rheinland-Pfalz, die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Mainz-Bingen, Rhein-Pfalz-Kreis, Südliche Weinstraße und Südwestpfalz sowie die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Mainz, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken an. Weitere Mitglieder des ZÖPNV RLP Süd sind seit der Neufassung des NVG vom 03.02.2021, die großen kreisangehörigen Städte Ingelheim, Bingen, Bad Kreuznach und Idar-Oberstein. Letzte war nur kurzzeitig Mitglied des ZÖPNV Süd – diese hat mittlerweile Ihre Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV an den Landkreis Birkenfeld abgegeben.

Die Zusammenarbeit im Zweckverband sowie die Aufgaben und Kompetenzen der Organe des Zweckverbandes sind in der Verbandsordnung, die auf Basis des neuen Nahverkehrsgesetzes novelliert wurde und am 12.09.2022 in Kraft getreten ist, festgelegt.

Als Verbandsvorsteher und Vorsitzender der Verbandsversammlung vertritt der Landrat des Landkreises Südliche Weinstraße, Herr Dietmar Seefeldt, den Zweckverband seit dem 01.12.2024 nach außen. Stellvertretender Verbandsvorsteher ist der Oberbürgermeister der Stadt Zweibrücken, Herr Prof. Dr. Marold Wosnitza. Als Verbandsdirektor hat die Verbandsversammlung Herrn Michael Heilmann bestellt.

Für die Wahrnehmung der Verwaltungsgeschäfte stellt der Landesbetrieb Mobilität dem Zweckverband einen Teil des Verwaltungspersonals sowie die Geschäftsstelleneinrichtung zur Verfügung. Zur Verstärkung des Personalbestandes des ZÖPNV RP Süd sind weitere Mitarbeiter/-innen direkt beim Zweckverband angestellt. Der Stellenplan für 2026 ist unter TOP 3.5 dargestellt.

Die Finanzierung der Zweckverbände richtet sich nach § 16 NVG. Aufsichtsbehörde des Zweckverbandes ist das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität.

RÜCK- UND AUSBLICK AUF DIE HAUSHALTSJAHRE 2025/2026

Vorbemerkungen

Im Rahmen des Doppelhaushaltes 2025/2026 stellt das Land Rheinland-Pfalz erstmalig 190 Mio € (für 2025) und 195 Mio € (für 2026) für die Bestellung von ÖPNV-Betriebsleistungen zur Verfügung. Nach einer intensiven Überprüfung aller Haushaltspositionen des ZÖPNV Süd kann mit dem Haushaltsentwurf für das Jahr 2026 – wie schon in 2025 - wieder eine „Punktlandung“ hingelegt werden.

Ein großes Risiko für die mittelfristige Finanzplanung ist jedoch das ausstehende EuGH-Urteil bezüglich der in den letzten Jahren bundesweit geltenden sogenannten „Trassenpreisbremse“. D.h. die jährliche Fortschreibung der Trassenpreise war bis jetzt an die jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt. Gibt das Gericht dem Antrag der DB InfraGo recht, die beschriebene Kopplung als rechtswidrig zu erklären und gleichzeitig die Trassenpreise massiv erhöhen zu können, sind bundesweit Kostensteigerungen der Schienennutzungsgebühren für den Schienenpersonennahverkehr von 2025 auf 2026 um bis zu 23,5 % (!) möglich. Für den Zweckverband würde dies eine jährliche Kostensteigerung von ca. 28,5 Mio. € bedeuten. Die grundlegende Finanzierungsdiskussion würde wieder von Neuem beginnen.

Betriebsleistungen Schiene

Sehr weit vorangeschritten sind in diesem Jahr die Arbeiten an den Ausschreibungsunterlagen für das landesweite elektrische Regional-Express-Netz (heutiger Markenname SÜWEX), damit das Vergabeverfahren im Jahr 2026 gestartet werden kann.

Highlight im kommenden Jahr wird die Betriebsaufnahme der neuen Akkuzüge im Pfalznetz sein. Diese werden ab Mitte 2026 schrittweise die Zugleistungen der Regionalbahn, bzw. des Regional-Expresses Neustadt – Landau – Karlsruhe

übernehmen. Ebenfalls Mitte 2026 soll dann die Regionalbahn Pirmasens Hbf. – Zweibrücken – Saarbrücken von Dieselszügen schrittweise auf Akkuzugbetrieb umgestellt werden. Alle weiteren Strecken folgen dann in den Jahren 2026 – 2029.

Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass der Förderbescheid des Bundesverkehrsministeriums für die Ladeinfrastruktur (Fördersumme ca. 121 Mio. €) mittlerweile vorliegt.

Refresh mehrerer Fahrzeugflotten im Bereich der Schiene

Nach umfangreichen Vorarbeiten in diesem Jahr soll in 2026 zudem mit dem Refresh der Fahrzeugflotten der S-Bahn Rhein-Neckar sowie des Dieselnetzes Südwest, Los 2, begonnen werden.

S-Bahn Rhein-Neckar, Los 1

Der derzeit laufende Verkehrsvertrag bezüglich der S-Bahn Rhein-Neckar startete nach einem europaweiten Verhandlungsverfahren für die Betriebsleistungen im Dezember 2016 und hat eine Laufzeit von 17 Jahren, d.h. bis Dezember 2033. Den Zuschlag erhielt damals die DB Regio mit gebrauchten Elektrotriebwagen der Baureihe ET 425 (Baujahre 2002/2003). Zum Verkehrsvertrag der S-Bahn Rhein-Neckar, Los 1, gehören in Rheinland-Pfalz die folgenden Bahnstrecken:

- (Mannheim-) Ludwigshafen – Neustadt – Kaiserslautern – Homburg
- (Mannheim-) Ludwigshafen – Speyer – Germersheim – Wörth (-Karlsruhe)

In allen Verkehrsverträgen des ZÖPNV Süd sind in der Regel Festlegungen zu einem „Refresh“ der Fahrzeuge nach der Hälfte der Vertragslaufzeit enthalten. Dies ist bei der S-Bahn Rhein-Neckar nicht der Fall. Der Grund dafür ist, dass auf Wunsch des Landes Baden-Württemberg im damaligen Verhandlungsverfahren ein Refresh der Züge nicht einzukalkulieren war, um die Kosten hierfür zu sparen.

Mittlerweile sind jedoch alle an diesem Vertrag beteiligten Aufgabenträger (ZÖPNV Süd, Land Baden-Württemberg, Saarland, Verkehrsverbund Rhein-Neckar (letzterer AT = SPNV Aufgabenträger für den Bereich des Landkreises Bergstraße) der Ansicht, dass ein Refresh der 91 S-Bahnfahrzeuge innerhalb der nächsten drei Jahre dringend geboten ist, da in den letzten neun Jahren der „Zahn der Zeit“ schon an den Fahrzeugen (außen und innen) deutlich sichtbar wird und es in keiner Weise kundengerecht ist, diese Fahrzeuge ohne ein Refresh bis zum Vertragsende 2033 weiterzufahren.

Im Rahmen des Jubiläums „20 Jahre S-Bahn Rhein-Neckar“ wurden zwei Musterfahrzeuge für das Refresh seitens der DB Regio vorgestellt, die in den Jahren 2026 – 2028 „in Serie“ gehen werden. Die diesbezügliche Vereinbarung konnte in diesem Jahr unterzeichnet werden.

Dieselnetz Südwest Los 2

Das Dieselnetz Südwest. Los 2 wird durch das Verkehrsunternehmen vlexx betrieben. Die 63 Dieseldieseltriebwagen sind dort seit fast genau elf Jahren im Einsatz,

d.h. die Hälfte der 22,5 Jahre umfassenden Vertragslaufzeit ist fast vorbei. Das Streckennetz umfasst dabei die Linien auf den folgenden Strecken:

- Frankfurt – Mainz – Bad Kreuznach – Idar-Oberstein – Saarbrücken
- Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden
- Idar-Oberstein – Baumholder
- Koblenz – Bingen – Kaiserslautern (zweistündliche RE-Zugleistungen)
- sowie mehrere Einzelzugleistungen

In diesem Jahr konnten alle vertraglichen und organisatorischen Vorbereitungen für das Refresh der Fahrzeugflotte in den Jahren 2026 und 2027 abgeschlossen werden.

Somit kann im kommenden Jahr mit dem Refresh des Fahrzeuginnern sowie des äußerlichen Erscheinungsbildes gestartet werden. Gleichzeitig sollen ca. 30 % der Fahrzeuge mit einem automatischen Fahrgastzählsystem (AFZS) ausgestattet werden, um die Datenqualität der Fahrgasterhebungen deutlich verbessern zu können.

Projekt „Pfalztram“

Auf Basis der sehr guten Ergebnisse 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

hat der ZÖPNV Süd in diesem Jahr beschlossen, die vollständigen Kosten für die Vorentwurfsplanung dieser Linienenerweiterungen zu übernehmen, um dieses Projekt „in Fahrt bringen“ zu können. Auf Basis dieses Beschlusses konnten in diesem Jahr schon zahlreiche Gremientermine durchgeführt, bzw. ein LOI unterzeichnet werden.

Nach Abschluss der europaweiten Ausschreibung der Planungsleistungen durch die Rhein-Neckar Verkehrs GmbH im kommenden Jahr, sollen dann mit Hochdruck die Detailplanungen aufgenommen werden.

Bus

Im Busbereich erfolgte im Juni 2025 die Betriebsaufnahme der neu ausgeschriebenen Linienbündel „Rheinpfalz“ und „Westpfalz“. Seit diesem Zeitpunkt werden zusätzlich die folgenden neuen regionalen Buslinien durch den ZÖPNV Süd finanziert:

- Kaiserslautern – Weilerbach
- Kaiserslautern – Weilerbach (zusätzliche Expressbuslinie)
- Kaiserslautern – Queidersbach

- Landstuhl- Wallhalben
- Ludwigshafen – Altrip
- Ludwigshafen – Mutterstadt – Dannstadt-Schauernheim
- Ludwigshafen – Neuhofen - Speyer

Somit konnten auf den o.g. Buslinien sowie infolgedessen auf den lokalen Buslinien die Angebote deutlich verbessert werden, so dass für die Bürgerinnen und Bürger eine Vielzahl neuer Fahrtbeziehungen geschaffen werden konnten.

Schwerpunkt der Aktivitäten im Busbereich werden im kommenden Jahr die schrittweise Umstellung aller regionalen Buslinien im Bereich der KRN von Diesel- auf Elektrobusse sein, die vsl. Ende 2027 abgeschlossen sein wird. Stand heute sollen 60 neue Elektrobusse (fast) alle dort heute eingesetzten Dieselmotoren sukzessive ablösen.

Ferner laufen die Vorbereitungen zur europaweiten Ausschreibung des Buslinienbündels „Donnersbergkreis“ (in Zusammenarbeit mit dem Donnersbergkreis sowie dem VRN) auf Hochtouren. Bestandteil dieses Linienbündels ist die durch den ZÖPNV Süd/das Land finanzierte regionale Buslinie Kirchheimbolanden – Gölheim – Eisenberg, die ebenfalls von Diesel- auf Elektrotraktion umgestellt werden soll.

Nutzen-, Kostenuntersuchungen für stillgelegte, bzw. nur im saisonalen Zugverkehr befahrenen Bahnstrecken

Mit Ausnahme der Hunsrückquerbahn (Langenlonsheim – Stromberg – Simmern – Büchenbeuren) konnten in diesem Jahr alle Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU) für alle stillgelegten, bzw. durch saisonalen Zugverkehr befahrenen Bahnstrecken abgeschlossen werden. Seitens des Landes besteht nun „grünes Licht“, die Vorentwurfsplanungen für alle Strecken, deren NKU einen positiven Wert aufweist, d.h. größer „eins“ ist, zu starten.

Bezüglich der Schienenstrecke Landau – Germersheim laufen die diesbezüglichen Vorbereitungen bereits auf Hochtouren. Die weiteren Vorentwurfsplanungen für die anderen Strecken sollen im kommenden Jahr starten. Vor diesem Hintergrund sind in den kommenden Jahren die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel in der mittelfristigen Finanzplanung eingeplant.

Bahnhofsprojekte

In 2025 konnten die folgenden Bahnhofsprojekte abgeschlossen werden:

- Budenheim (Hausbahnsteig) (Bahnlinie Mainz – Bingen – Koblenz)
- Kirn (Bahnlinie Mainz – Bad Kreuznach – Saarbrücken)
- Lohnweiler (Bahnlinie Kaiserslautern – Lauterecken-Grumb.)

Für 2026 ist die Fertigstellung des folgenden Projektes geplant:

- Pirmasens Nord (Bahnstrecken Kaiserslautern – Pirmasens, Pirmasens – Saarbrücken, Pirmasens – Landau)

sowie der Baubeginn für den barrierefreien Ausbau der Verkehrsstationen in

- Bad Münster (Bahnlinie Mainz – Bad Kreuznach – Saarbrücken und Bingen – Bad Kreuznach - Kaiserslautern)
- Langenlonsheim (Bahnlinie Bingen – Bad Kreuznach – Kaisersl.)

Neben zahlreichen Planungen für den barrierefreien Ausbau von Stationen, die durch den ZÖPNV Süd finanziert werden, ist vorgesehen, dass der ZÖPNV RLP Süd die Planungen für die Maßnahmen der Stationsoffensive, d.h. neue Bahnhaltetpunkte, bzw. Bahnhöfe, planerisch weiter vorantreibt. Auf dieser Basis soll dann in den kommenden Jahren ein Förderantrag gemäß dem GVFG-Bundesprogramm gestellt werden.

Abschluss des Landesnahverkehrsplans

Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden. Er koordiniert alle verkehrsrelevanten Planungen und definiert das verpflichtende Mindestbedienungsangebot, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung nach § 5 Abs. 1 vorhalten müssen.

Nach intensiven Vorbereitungen in diesem Jahr kann nun im Rahmen dieser Verbandsversammlung der Landesnahverkehrsplan beschlossen und im kommenden Jahr im Rahmen einer Rechtsverordnung in Kraft gesetzt werden.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025 öffentliche Sitzung

TOP 3.2 **Haushaltssatzung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd für das Haushaltsjahr 2026**

Die Verbandsversammlung hat aufgrund des § 7 des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit vom 22.12.1982 (GVBl. S. 162), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 02.03.2017 (GVBl. S. 21) in Verbindung mit §§ 95 ff der Gemeindeordnung in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 37 des Gesetzes vom 19.12.2018 (GVBl. S. 448), in ihrer Sitzung am 09.12.2025 folgende Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2026 beschlossen:

§ 1 Ergebnis- und Finanzhaushalt

Festgesetzt werden:

1. im Ergebnishaushalt

der Gesamtbetrag der Erträge auf	369.585.864,00 €
der Gesamtbetrag der Aufwendungen auf	369.585.864,00 €
Jahresüberschuss/ Jahresfehlbetrag	0,00 €

2. im Finanzhaushalt

die ordentlichen Einzahlungen auf	369.585.864,00 €
die ordentlichen Auszahlungen auf	369.530.036,00 €
Saldo der ordentlichen Ein- und Auszahlungen	55.828,00 €

die außerordentlichen Einzahlungen auf	0,00 €
die außerordentlichen Auszahlungen auf	0,00 €
Saldo der außerordentlichen Ein- und Auszahlungen	0,00 €

die Einzahlungen aus Investitionstätigkeit auf	0,00 €
die Auszahlungen aus Investitionstätigkeit auf	0,00 €
Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0,00 €

die Einzahlungen aus Finanzierungstätigkeit auf	0,00 €
die Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit auf	55.828,00 €

Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit	55.828,00 €
der Gesamtbetrag der Einzahlungen auf	369.585.864,00 €
der Gesamtbetrag der Auszahlungen auf	369.585.864,00 €
Veränderung des Finanzmittelbestands im Haushaltsjahr 2025	-55.828,00 €

§ 2 Gesamtbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung

Der Höchstbetrag der Kredite zur Liquiditätssicherung wird festgesetzt auf 10.000.000,00 €.

§ 3 Eigenkapital

Das Eigenkapital beträgt zum Bilanzstichtag 01.01.2026 0,00 €.

Kaiserslautern, den

Verbandsvorsteher

Haushaltsplanung 2026-2031 - Mittelfristige Finanzplanung									
Produkt	Sachkonto	Bezeichnung	Planung 2026	Planung 2027	Planung 2028	Planung 2029	Planung 2030	Planung 2031	
Einnahmen									
5470	4425	Rückzahlungen aus Verträgen - SPNV (inkl. Rückflüsse aus SR)	1.500.000 €	3.500.000 €	3.500.000 €	3.500.000 €	3.500.000 €	3.500.000 €	
5474	4425	Rückzahlungen aus Verträgen - Regionalausschuss Pfalz (Bestellung von regionalen Busverkehren)	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €	
5475	4425	Rückzahlungen aus Verträgen - Regionalausschuss Rheinhessen-Nahe (Bestellung von regionalen Busverkehren)	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	
5470	44251	DTH-Zuschüsse - privater Bereich	1.732.352 €	1.732.352 €	1.732.352 €	1.732.352 €	1.732.352 €	1.732.352 €	
5470	442512	Verwaltungskosten, Erstattung vom VRN	24.394 €	25.004 €	25.629 €	26.270 €	26.927 €	27.600 €	
5470	414420	Zuweisung des Landes gem. § 16 Abs. 2 NVG	365.943.016 €	378.701.590 €	367.666.516 €	399.405.921 €	420.239.235 €	436.306.804 €	
5473	41443	Kostenbeteiligungen Dritter an Zusatzverkehren - öffentl. Bereich	12.240 €	12.546 €	12.860 €	13.182 €	13.512 €	13.850 €	
5473	4145	Kostenbeteiligungen Dritter an Zusatzverkehren - privater Bereich	20.000 €	20.500 €	21.013 €	21.538 €	22.076 €	22.628 €	
5470	44242	Kostenbeteiligung Länder	13.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	
5470	44244	Kostenbeteiligung Dritter - Zweckverbände	58.000 €	59.450 €	60.936 €	62.459 €	64.020 €	65.621 €	
5470	442511	Kostenbeteiligungen Dritter am Marketing - privater Bereich	56.662 €	57.512 €	58.375 €	59.251 €	60.140 €	61.042 €	
5470	4627	Einnahmen aus Versicherung	6.200 €	6.200 €	6.200 €	6.200 €	6.200 €	6.200 €	
5470	46614	Erträge aus Auflösung von (Pensions- u. Urlaubs-)Rückstellungen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
6121	4715	Zinseinnahmen	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Gesamteinnahmen			369.585.864 €	384.350.154 €	373.318.881 €	405.062.173 €	425.899.462 €	441.971.097 €	
Ausgaben									
5470	5019	Aufwandsentschädigung Verbandvorsteher und Stellvertreter	15.759 €	16.153 €	16.557 €	16.971 €	17.395 €	17.830 €	
5470	50221	Vergütung für Angestellte	131.226 €	135.163 €	139.218 €	143.395 €	147.697 €	152.128 €	
5470	50291	Beschäftigungsentgelte	623.028 €	641.719 €	660.971 €	680.800 €	701.224 €	722.261 €	
5470	5242	Personalkostenerstattung an den LBM	1.079.044 €	1.111.415 €	1.144.757 €	1.179.100 €	1.214.473 €	1.250.907 €	
5470	5259	Profitester Bus und Schiene	357.000 €	394.000 €	403.850 €	413.946 €	424.295 €	434.902 €	
5470	5032	Beiträge für Versorgungskassen	24.794 €	25.538 €	26.304 €	27.093 €	27.906 €	28.743 €	
5470	50711	Rückstellungen Pensionen	26.959 €	27.768 €	28.601 €	29.459 €	30.343 €	31.253 €	
5470	5052	Beihilfen, Unterstützungen	7.981 €	8.220 €	8.467 €	8.721 €	8.983 €	9.252 €	
5470	50712	Rückstellungen Beihilfe	4.569 €	4.706 €	4.847 €	4.992 €	5.142 €	5.296 €	
5470	5082	Rückstellungen Urlaub	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €	
5470	5238	Geringwertige Wirtschaftsgüter	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	250 €	
5470	5248	Bestellung von SPNV-Leistungen	316.716.486 €	328.801.993 €	316.828.814 €	347.930.770 €	367.137.748 €	376.982.792 €	
5470	5248	vsl. Verpflichtungen aus Schlussabrechnungen	6.537.000 €	6.500.000 €	6.500.000 €	6.500.000 €	6.500.000 €	6.500.000 €	
5473	5248	Bestellung von Zusatzverkehren	120.000 €	123.000 €	126.075 €	129.227 €	132.458 €	135.769 €	
5474	5248	Regionalausschuss Pfalz (Bestellung von regionalen Busverkehren)	23.313.709 €	25.498.032 €	25.922.983 €	26.034.146 €	27.120.728 €	32.789.687 €	
5475	5248	Regionalausschuss Rheinhessen-Nahe (Bestellung von regionalen Busverkehren)	14.383.695 €	14.668.288 €	14.959.995 €	15.258.995 €	15.565.470 €	15.879.606 €	
5474/5	5248	vsl. Verpflichtungen aus Schlussabrechnungen	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	
5470	5419	Zuwendungen für laufende Zwecke (übrige Bereiche) - DTV GmbH usw.	15.683 €	16.075 €	16.477 €	16.889 €	17.311 €	17.744 €	
5470	56361	Marketingmaßnahmen	85.000 €	85.000 €	85.000 €	85.000 €	85.000 €	85.000 €	
5470	5641	Versicherungen, Umlage gesetzl. Unfallversicherung	14.350 €	14.709 €	15.077 €	15.454 €	15.840 €	16.236 €	
5470	5639	Vertriebsaufwand (online+klassisch)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
5470	5632	Bücher und Zeitschriften	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	
5470	5613	Reisekosten und Fort-/Weiterbildungskosten	15.759 €	16.153 €	16.557 €	16.971 €	17.395 €	17.830 €	
5470	5625	Beratungen, (Kundenzufriedenheits-)Untersuchungen, Fahrgastzählungen	1.125.000 €	1.153.125 €	1.181.953 €	1.211.502 €	1.241.790 €	1.272.835 €	
5470	56255	Planungskosten Ausbau von Stationen, Infrastrukturanlagen im Vorfeld von SPNV-Vergaben	3.500.000 €	3.587.500 €	3.677.188 €	3.769.118 €	3.863.346 €	3.959.930 €	
5470	5637	sonst. Geschäftsausgaben, Depot-/Kontogebühren	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €	
5470	5693	Repräsentationsmittel	3.000 €	3.075 €	3.152 €	3.231 €	3.312 €	3.395 €	
5470	5642	Mitgliedsbeiträge an Verbände	26.660 €	27.327 €	28.010 €	28.710 €	29.428 €	30.164 €	
5470	5669	Sonst. Aufwendungen für besondere Finanzausgaben (Agio)	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	500 €	
5470	5292	Erstattung von Verwaltungskosten	66.312 €	67.970 €	69.669 €	71.411 €	73.196 €	75.026 €	
5470	52544	Erstattung an Zweckverbände (für Versorgungslast Ehemalige)	15.000 €	15.375 €	15.759 €	16.153 €	16.557 €	16.971 €	
5470	5255	Erstattung von Kostenanteilen an private Unternehmen (BahnAktiv)	1.200.000 €	1.230.000 €	1.260.750 €	1.292.269 €	1.324.576 €	1.357.690 €	
6122	57512	Zinsausgaben	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	
Gesamtausgaben HH-Jahr			369.585.864 €	384.350.154 €	373.318.881 €	405.062.173 €	425.899.462 €	441.971.097 €	



Ergebnis- und Finanzhaushalt 2026

Gemeinde: 02 ZSPNV Kaiserslautern

Seite : 1
Datum: 20.11.2025
Uhrzeit: 07:18:22

lfd. Nr.	Ergebnis- und Finanzhaushalt		Ergebnis des Haushalts- vorjahres	Ansätze des Haushalts- vorjahres einschl. Nachträge	Ansatz des Haushalts- jahres	Planungs- daten des Haushalts- folgejahres	Planungs- daten des zweiten Haushalts- folgejahres	Planungs- daten des dritten Haushalts- folgejahres
			2024	2025	2026	2027	2028	2029
			in €	in €	in €	in €	in €	in €
E 1		Steuern und ähnliche Abgaben	0,00	0	0	0	0	0
E 2	+	Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	327.792.001,58	328.710.639	365.975.256	378.734.636	367.700.389	399.440.641
		41442000 Pauschalzuweisung vom Land	307.225.192,90	328.688.235	365.943.016	378.701.590	367.666.516	399.405.921
		41442200 Sonstige Zuweisungen des Landes	5.004.491,60	0	0	0	0	0
		41442300 Zuwendungen vom Land f. Deutschlandticket	15.528.010,03	0	0	0	0	0
		41443000 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke / vom öffentlichen Bereich / von Gemeinden und Gemeindeverbänden	21.112,73	12.000	12.240	12.546	12.860	13.182
		41450000 Zuweisungen und Zuschüsse von privaten Unternehmen	0,00	10.404	20.000	20.500	21.013	21.538
		41451000 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke / vom privaten Bereich / von privaten Unternehmen	13.194,32	0	0	0	0	0
E 3	+	Erträge der sozialen Sicherung	0,00	0	0	0	0	0
E 4	+	Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
E 5	+	Privatrechtliche Leistungsentgelte	0,00	0	0	0	0	0
E 6	+	Kostenerstattungen und Kostenumlagen	7.475.416,61	7.222.429	3.604.408	5.609.318	5.612.292	5.615.332
		44242000 Kostenerstattungen, Kostenumlagen / vom öffentlichen Bereich / von der EU / vom Land	0,00	15.000	13.000	15.000	15.000	15.000
		44243000 Kostenerstattungen, Kostenumlagen / vom öffentlichen Bereich / von der EU / von Gemeinden und Gemeindeverbänden	1.216.082,39	0	0	0	0	0
		44244000 Kostenerstattungen, Kostenumlagen / vom öffentlichen Bereich / von der EU / von Zweckverbänden	59.838,55	50.000	58.000	59.450	60.936	62.459
		44250000 Kostenerstattungen von privaten Unternehmen	6.102.224,74	5.220.000	1.720.000	3.720.000	3.720.000	3.720.000
		44251000 Kostenerstattungen, Kostenumlagen / vom privaten Bereich / von privaten Unternehmen (DTH-Zuschüsse)	0,00	1.857.805	1.732.352	1.732.352	1.732.352	1.732.352
		44251100 Kostenerstattungen Marketing	56.324,63	55.825	56.662	57.512	58.375	59.251
		44251200 Verwaltungskostenerstattung vom VRN	24.848,00	23.799	24.394	25.004	25.629	26.270
		44290000 Kostenerstattungen, Kostenumlagen / von Sonstigen	16.098,30	0	0	0	0	0
E 7	+	Sonstige laufende Erträge	81.240,05	6.934	6.200	6.200	6.200	6.200
		46270000 Versicherungserstattungen	3.197,91	6.934	6.200	6.200	6.200	6.200
		46614000 Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	78.042,14	0	0	0	0	0
E 8	=	Summe der laufenden Erträge aus Verwaltungstätigkeit (Summe E 1 bis E 7)	335.348.658,24	335.940.002	369.585.864	384.350.154	373.318.881	405.062.173
E 9	-	Personal- und Versorgungsaufwendungen	507.452,30	705.712	859.316	884.267	909.965	936.431
		50190000 Sonstige (Aufwendungen für ehrenamtlich Tätige)	12.482,31	15.375	15.759	16.153	16.557	16.971
		50221000 Vergütungen	115.822,74	131.226	131.226	135.163	139.218	143.395
		50291000 Vergütungen	237.886,78	471.680	623.028	641.719	660.971	680.800
		50320000 Beiträge zu Versorgungskassen / für Arbeitnehmer	21.846,57	24.072	24.794	25.538	26.304	27.093
		50520000 Beihilfen, Unterstützungsleistungen und dergleichen / für Arbeitnehmer	6.574,80	7.749	7.981	8.220	8.467	8.721
		50711000 Zuführungen zu Pensionsrückstellungen u.ä. Verpflichtungen / für Beamte / Pensionsrückstellungen	27.914,99	26.174	26.959	27.768	28.601	29.459
		50712000 Zuführungen zu Pensionsrückstellungen u.ä. Verpflichtungen / für Beamte / Beihilferückstellungen	66.514,00	4.436	4.569	4.706	4.847	4.992
		50820000 Zuführungen zu Rückstellungen für nicht genommenen Urlaub, Überstunden u.ä. / für Arbeitnehmer	18.410,11	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
E 10	-	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	328.263.343,56	330.474.383	363.938.496	378.560.323	367.382.902	398.976.267



Ergebnis- und Finanzhaushalt 2026

Gemeinde: 02 ZSPNV Kaiserslautern

Seite : 2

Datum: 20.11.2025

Uhrzeit: 07:18:22

lfd. Nr.	Ergebnis- und Finanzhaushalt		Ergebnis des Haushalts- vorvorjahres	Ansätze des Haushalts- vorjahres einschl. Nachträge	Ansatz des Haushalts- jahres	Planungs- daten des Haushalts- folgejahres	Planungs- daten des zweiten Haushalts- folgejahres	Planungs- daten des dritten Haushalts- folgejahres
			2024	2025	2026	2027	2028	2029
			in €	in €	in €	in €	in €	in €
		52380000 Geringwertige Geräte, Ausstattungs- und sonstige Gebrauchsgegenstände	0,00	250	250	250	250	250
		52480000 Sonstige bezogene Leistungen	310.622.912,14	327.350.546	361.220.890	375.741.313	364.487.867	396.003.138
		52481000 Sonstige bezogene Leistungen f. Deutschlandticket	15.528.010,03	0	0	0	0	0
		52482000 Sonstige bezogene Leistungen Verpflichtungen aus Schlussabrechnungen zzgl. Energiepreiserhöhungskosten	0,00	2.003.000	0	0	0	0
		52542000 Kostenerstattungen an das Land	0,00	0	1.079.044	1.111.415	1.144.757	1.179.100
		52544000 Kostenerstattungen / an den öffentlichen Bereich / an Zweckverbände	12.431,40	12.779	15.000	15.375	15.759	16.153
		52550000 Kostenerstattungen an private Unternehmen	2.081.347,00	800.000	1.200.000	1.230.000	1.260.750	1.292.269
		52590000 Kostenerstattungen / an Sonstige	0,00	287.000	357.000	394.000	403.850	413.946
		52920000 Sonstige Aufwendungen für Dienstleistungen	18.642,99	20.808	66.312	67.970	69.669	71.411
E 11	-	Abschreibungen	0,00	0	0	0	0	0
E 12	-	Zuwendungen, Umlagen und sonstige Transferaufwendungen	3.043.646,60	15.300	15.683	16.075	16.477	16.889
		54190000 Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke / an Sonstige	9.720,20	15.300	15.683	16.075	16.477	16.889
		54620000 Rückzahlung von allgemeinen Zuweisungen an das Land	3.033.926,40	0	0	0	0	0
E 13	-	Aufwendungen der sozialen Sicherung	0,00	0	0	0	0	0
E 14	-	Sonstige laufende Aufwendungen	1.294.217,98	4.744.607	4.772.369	4.889.489	5.009.537	5.132.586
		56130000 Aufwendungen für übernommene Reisekosten für Dienstreisen und Dienstgänge	913,92	15.375	15.759	16.153	16.557	16.971
		56250000 Beratungen, Untersuchungen, Fahrgastzahlungen	720.466,35	1.000.000	1.125.000	1.153.125	1.181.953	1.211.502
		56255000 Planungskosten Ausbau von Stationen, Konjunkturprogramm	354.501,55	2.000.000	3.500.000	3.587.500	3.677.188	3.769.118
		56320000 Fachliteratur, Zeitschriften	1.397,16	1.000	1.500	1.500	1.500	1.500
		56361000 Marketing	39.637,51	85.000	85.000	85.000	85.000	85.000
		56370000 Bankgebühren	123,00	600	600	600	600	600
		56390000 Maßnahmen zur Fahrplan- und Tarifgestaltung	136.022,92	1.600.000	0	0	0	0
		56410000 Versicherungsbeiträge	12.357,94	14.000	14.350	14.709	15.077	15.454
		56420000 Beiträge zu Wirtschaftsverbänden, Berufsvertretungen und Vereinen	26.499,49	26.010	26.660	27.327	28.010	28.710
		56690000 Sonstige laufende Aufwendungen / sonstige Aufwendungen für besondere Finanzauszahlungen	0,00	500	500	500	500	500
		56930000 Repräsentationen	2.298,14	2.122	3.000	3.075	3.152	3.231
E 15	=	Summe der laufenden Aufwendungen aus Verwaltungstätigkeit (Summe E 9 bis E 14)	333.108.660,44	335.940.002	369.585.864	384.350.154	373.318.881	405.062.173
E 16	=	Laufendes Ergebnis aus Verwaltungstätigkeit (Saldo E 8 und E 15)	2.239.997,80	0	0	0	0	0
E 17	+	Zinserträge und sonstige Finanzerträge	0,00	0	0	0	0	0
E 18	-	Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	0,00	0	0	0	0	0
E 19	=	Saldo der Zins- und sonstigen Finanzerträge und -aufwendungen (Saldo E 17 und E 18)	0,00	0	0	0	0	0
E 20	=	Ordentliches Ergebnis (Summe E 16 und E 19)	2.239.997,80	0	0	0	0	0
E 21		Außerordentliches Ergebnis	-2.239.997,80	0	0	0	0	0
E 22		Saldo aus internen Leistungsbeziehungen	0,00	0	0	0	0	0
E 23	=	Jahresergebnis (Jahresüberschuss / Jahresfehlbetrag) (Summe E 20 bis E 22)	0,00	0	0	0	0	0



Ergebnis- und Finanzhaushalt 2026

Gemeinde: 02 ZSPNV Kaiserslautern

Seite : 3

Datum: 20.11.2025

Uhrzeit: 07:18:22

lfd. Nr.	Ergebnis- und Finanzhaushalt		Ergebnis des Haushalts- vorvorjahres	Ansätze des Haushalts- vorjahres einschl. Nachträge	Ansatz des Haushalts- jahres	Planungs- daten des Haushalts- folgejahres	Planungs- daten des zweiten Haushalts- folgejahres	Planungs- daten des dritten Haushalts- folgejahres
			2024	2025	2026	2027	2028	2029
			in €	in €	in €	in €	in €	in €
F 23	=	Saldo der ordentlichen und außerordentlichen Ein- und Auszahlungen (Summe F 20 bis F 22)	920.930,31	54.910	55.828	56.774	57.748	58.751
F 24	+	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	0,00	0	0	0	0	0
F 25	+	Einzahlungen aus Beiträgen und ähnlichen Entgelten	0,00	0	0	0	0	0
F 26	+	Sonstige Investitionseinzahlungen	0,00	0	0	0	0	0
F 27	=	Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit (Summe F 24 bis F 26)	0,00	0	0	0	0	0
F 28	-	Auszahlungen für immaterielle Vermögensgegenstände	0,00	0	0	0	0	0
F 29	-	Auszahlungen für Sachanlagen	0,00	0	0	0	0	0
F 30	-	Auszahlungen für Finanzanlagen <i>78622000 Auszahlungen für Finanzanlagen-nicht börsennotierte Anteile an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht</i>	75,00 75,00	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
F 31	-	Sonstige Investitionsauszahlungen	0,00	0	0	0	0	0
F 32	-	Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Summe F 28 bis F 31)	75,00	0	0	0	0	0
F 33	=	Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionstätigkeit (Saldo F 27 und F 32)	-75,00	0	0	0	0	0
F 34	=	Finanzmittelüberschuss /-fehlbetrag (Summe F 23 und F 33)	920.855,31	54.910	55.828	56.774	57.748	58.751
F 35	+	Aufnahme von Investitionskrediten	0,00	0	0	0	0	0
F 36	-	Tilgung von Investitionskrediten	0,00	0	0	0	0	0
F 37	=	Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Investitionskrediten (Saldo F 35 und F 36)	0,00	0	0	0	0	0
F 38		Veränderung der liquiden Mittel (ohne durchlaufende Gelder)	-920.855,31	-54.910	-55.828	-56.774	-57.748	-58.751
F 39		Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Krediten zur Liquiditätssicherung	0,00	0	0	0	0	0
F 40	=	Saldo der Ein- und Auszahlungen aus Finanzierungstätigkeit (Summe F 37 bis F 39)	-920.855,31	-54.910	-55.828	-56.774	-57.748	-58.751
F 41		Saldo der durchlaufenden Gelder	0,00	0	0	0	0	0
F 42	=	Verwendung Finanzmittelüberschuss / Deckung Finanzmittelfehlbetrag (Summe F 40 und F 41)	-920.855,31	-54.910	-55.828	-56.774	-57.748	-58.751
F 43	=	Veränderung der liquiden Mittel (einschl. durchlaufende Gelder) (Saldo F 41 und F 38)	-920.855,31	-54.910	-55.828	-56.774	-57.748	-58.751
		nachrichtlich:						
F 44		Ausgleich Finanzhaushalt (Saldo F 23 und F 36)	920.930,31	54.910	55.828	56.774	57.748	58.751

*** Ende der Liste "Ergebnis- und Finanzhaushalt" ***

Stellenübersicht ZÖPNV Süd 2026

Stellenbeschreibung	Stellen im Haushaltsjahr 2026	Entgeltgruppe
Verbandsdirektor	1	B 3
Leiter/-in Bereich Finanzen, Zentrales ZÖPNV Süd	1	E 14
Mitarbeiter/-in Finanzen, Zentrales ZÖPNV Süd	1	E 11
Mitarbeiter/-in Finanzen, Zentrales ZÖPNV Süd	0,64	E 11
Mitarbeiter/-in Finanzen, Zentrales ZÖPNV Süd	0,77	E 11
Mitarbeiter/-in Finanzen, Zentrales ZÖPNV Süd	0,77	E 11
Mitarbeiter Bereich Planung ZÖPNV süd	1	E 11
Mitarbeiter Bereich Planung ZÖPNV Süd	1	E 12
Mitarbeiter Bereich Planung ZÖPNV Süd	1	E 11
Mitarbeiter Zentrales	0,5	E 9
geringfügig entlohnte Beschäftigte in diversen Bereichen	10	GFB-Grenze

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 4 Umstellung der regionalen Buslinien im Bereich der Kommunalverkehr Rhein-Nahe GmbH auf Elektrobusse

Vorbemerkungen

Im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes für das Gebiet des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (KRN) wurde im Jahr 2019 ein grundlegend neues Busliniennetz entwickelt. Ziel war es, durch ein neugestaltetes Netz mit Haupt- und Ergänzungslinien für die Kunden/-innen einen angebotsorientierten Fahrplan und damit ein deutliches verbessertes Angebot einzuführen. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass die Konzessionen der Altbetreiber ORN (Omnibus Rhein-Nahe GmbH), DB Regio Bus Mitte, Stadtbus Bad Kreuznach eine Laufzeit bis Ende 2021, bzw. Frühjahr 2022 hatten. Danach wäre eine europaweite Ausschreibung der Betriebsleistungen notwendig geworden, sofern kein Betreiber einen Antrag auf eigenwirtschaftlichen Betrieb der Linien gestellt hätte.

Ende 2020 haben daher die Landkreise Bad Kreuznach und Mainz-Bingen sowie die Stadt Bad Kreuznach beschlossen, eine kommunale Busgesellschaft zu gründen, um vor allem mehr Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV nehmen zu können. Nach umfangreichen Vorbereitungen ging die KRN am 17.08.2022 an den Start.

Umstellung der regionalen Buslinien im Bereich der KRN auf Elektrobusse

Im Bereich der KRN befinden sich die folgenden regionalen Buslinien des ZÖPNV Süd, deren Betriebsleistungen durch die KRN erbracht werden:

- Linie 221: Bad Kreuznach – Obermoschel – Alsenz
- Linie 230: Bingen Hbf – Stromberg – Simmern
- Linie 240: Bad Kreuznach – Stromberg (dort Anschluss auf die Linie 230)
- Linie 250: Bad Kreuznach – Waldböckelheim – Bad Sobernheim
- Linie 260: Bad Sobernheim – Meisenheim – Lauterecken
- Linie 630: Mainz – Sprendlingen – Bad Kreuznach
- Linie 640: Ingelheim – Nieder Olm
- Linie 660: Mainz – Udenheim - Alzey

Die Betriebsleistungen auf diesen Linien werden heute ausschließlich mit Dieseln bussen erbracht. Ziel des ZÖPNV Süd, des Landes Rheinland-Pfalz sowie der KRN ist es, die Angebote dieser Linien bis Ende 2027 nahezu vollständig von Diesel- auf Elektrobusse umzustellen.

Hierfür werden 60 Elektrobusse (Solo- und Gelenkbusse) angeschafft werden, die durch den ZÖPNV/das Land Rheinland-Pfalz im Rahmen der bestehenden Verträge finanziell unterstützt werden sollen.

Die diesbezüglichen vertraglichen Details werden im Rahmen dieser Sitzung im nicht öffentlichen Teil, TOP 3, vorgestellt und zur Beschlussfassung gestellt werden.

Somit handelt es sich um die größte Elektrobusflotte innerhalb von Rheinland-Pfalz, wenn nicht sogar um den größten Einsatz von Elektrobussen auf Überlandbuslinien in Deutschland.

Zur Erläuterung der einzelnen Umsetzungsschritte hat der ZÖPNV Süd den Geschäftsführer der KRN, Herrn Uwe Hiltmann, eingeladen, der diese im Rahmen der Verbandsversammlung im Detail erläutern wird. Seine Präsentation wird dann Anlage zum Protokoll dieser Verbandsversammlung.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung des ZÖPNV Süd nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 5 Infrastrukturthemen Schiene

5.1. Baustellen in 2026

Vorbemerkungen

Das kommende Jahr 2026 wird erneut von mehreren Großbaustellen gekennzeichnet sein, die zu erheblichen Einschränkungen im SPNV-Angebot führen werden. Hinzu kommen zahlreiche kleinere Maßnahmen, die zum Teil kurzfristig angesetzt werden und sich über kürzere Zeiträume erstrecken, aber in ihren Auswirkungen zum Teil kaum beherrschbar sind, weil sie auf das Umfeld (bspw. Großveranstaltungen wie Fußballspiele der ersten und zweiten Bundesliga keine Rücksicht nehmen. In der Summe, dies sei vorweggenommen, beschädigt die DB InfraGO massiv die Qualität des Regionalverkehrs.

Daran ändern auch sogenannte „Stakeholderveranstaltungen“ des Unternehmen nichts. Aus Sicht des ZÖPNV Süd sind die Hauptprobleme des DB Konzerns im Baustellenbereich:

1. Die Organisationsstrukturen bei der DB InfraGo sind viel zu groß. Hier tritt nicht selten der Fall ein, dass die eine Abteilung keine Infos darüber hat, was die andere gerade plant.
2. Es gibt keine regionale Verankerung vor Ort mehr. Die Kenntnis über regionale „Events“ – auch Großveranstaltungen wie der „Bad Dürkheimer Wurstmarkt“ oder der „Rosenmontagsumzug in Mainz“ scheinen vor Ort nicht mehr bekannt zu sein und werden zu oft mit Baustellen überplant. Diese müssen dann – sofern dies überhaupt möglich ist – mit großem Druck seitens der ZÖPNV-Geschäftsstelle auf andere Termine weggedrückt werden.
3. Seit einiger Zeit ist es üblich geworden, dass man seitens der DB InfraGo gerne mit üppigen Sperrpausen „ins Rennen geht“, die – wie sich nicht selten herausstellt – vollkommen überzogen sind.

Zwei Beispiele: So sollte der Bahnhof Landau im Jahr 2028 aufgrund des Baus der Oberleitungsinselanlage für die Akkuzüge sechs Monate vollkommen gesperrt werden. Nach massiver Intervention des Zweckverbandes sind hiervon nur noch 9 Tage (!) Vollsperrung mit ergänzenden Teilsperrungen übriggeblieben. Beispiel 2: Ursprünglich sollten die Streckenabschnitte Landau – Winden – Kandel, Winden – Bad Bergzabern und Winden – Wissembourg im kommenden Jahr wegen vorbereitender Arbeiten für das elektronische Stellwerk 5 ½ Monate auf Schienenersatzverkehr umgestellt werden. Nach der Intervention des Zweckverbandes waren es nur noch 3 ½ Monate – was immer noch zu lang ist.

4. Das Unternehmen ist offenkundig nicht mehr in der Lage, „unter dem rollenden Rad“ zu bauen. Stattdessen zwingt das Unternehmen nun mit der Begründung, das Netz sei marode, die Fahrgäste in Ersatzverkehre, die umständlicher, unbequemer und zeitaufwändiger sind. Nicht immer sind dabei die Argumente bezüglich veränderter Sicherheitsauflagen stichhaltig. Nach eigener Darstellung der DB Regio AG, so bei einer Veranstaltung im Jahr 2022, meiden durchschnittlich rund 60% der Reisenden den Ersatzverkehr mit Bussen und nutzen offenkundig während der Bauphasen vermehrt den PKW. Die zu befürchtenden Abwanderungen und die dann langfristig negativen Folgen für die Wirtschaftlichkeit des SPNV tragen jedoch die Verkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger. Eine Verantwortung der DB InfraGO für die Folgen ihres Handelns gibt es nicht.
5. Außer bei den Generalsanierungen der großen Strecken findet weiterhin nicht wirklich eine Bündelung der Baumaßnahmen statt. Die Baustellenplanungen im Großteil des Netzes kann man als „chaotisch“ bezeichnen, da Reiseketten der Kunden/-innen keinerlei Rolle bei der Baustellenplanung spielen. So werden jahrelange Marketingbemühungen zunichtegemacht und der einst gute Ruf des Rheinland-Pfalz-Taktes massiv beschädigt. Dies betrifft aktuell besonderes die linke Rheinstrecke im Zulauf auf Mainz.

Großbaumaßnahmen im kommenden Jahr

Vier größere Sperrungen – neben einer kaum überschaubaren Anzahl von kleineren und mittleren Baustellen – mit Auswirkungen auf das südliche Rheinland-Pfalz sind hervorzuheben:

- A. Totalsperrung der rechten Rheinstrecke mit Verkehrsverlagerungen auch auf die linke Rheinseite vom 11. Juli bis Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Im Rahmen eines zwischen der DB InfraGO und den Aufsichtsbehörden abgestimmten Verkehrsartenmixes muss das SPNV-Angebot während der Generalsanierung der rechten Rheinstrecke unter anderem zwischen Koblenz und Mainz eingeschränkt werden (**vgl. Vorlage zu TOP 7 Jahresfahrplan**).

- B. Vorarbeiten für das digitale Stellwerk Mainz, diverse Sperrungen westlich von Mainz. Mit einem Start der Baumaßnahmen schon in der Vorweihnachtszeit unterbricht und behindert die DB InfraGO den Schienenverkehr rund um Mainz. Vollständige Sperrungen (TSP) finden vor allem im Dezember 2025 (durchgängig 9 Tage) sowie im Januar 2026 (an den Wochenenden und nachts) statt. In diesen Zeiträumen entfällt der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Mainz und Ingelheim vollständig und muss durch einen SEV ersetzt werden. In den dazwischenliegenden Zeiträumen sowie im Februar 2026 erfolgt der Betrieb eingleisig zwischen Ingelheim und Mainz. Im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres 2026 sind überwiegend nächtliche Arbeiten mit begrenzten Auswirkungen auf den Personenverkehr geplant.

Nicht nachvollziehbar ist eine weitere Baumaßnahme, die nach aktuellem Stand, über einen Zeitraum von fünf Wochen, zu zahlreichen Zugausfällen führen soll: Obwohl in 2028 die sogenannte Generalsanierung ansteht, hat die DB InfraGO kurzfristig angekündigt, vom 20. März bis 27. April 2026 zwischen Bingen und Niederheimbach den Verkehr drastisch einzuschränken: Montags bis freitags kann tagsüber nur ein Gleis befahren werden, nachts und an den Wochenenden will das Unternehmen in diesem Zeitraum eine Vollsperrung durchsetzen. Offenkundiger Auslöser ist, dass eine sogenannte Planumsschutzschicht eingebaut werden soll. Warum dies ausgerechnet jetzt und im Grunde sehr kurzfristig erfolgen soll, wäre mindestens erklärungsbedürftig. Zumindest gemäß den der Geschäftsstelle vorliegenden Unterlagen wurde diese Maßnahme auch nicht in den sogenannten Vorprozessen angekündigt.

Auch südlich von Mainz Richtung Worms kommt es vielfach zu erheblichen Einschränkungen durch eingleisigen Betrieb.

Die wesentlichen Baumaßnahmen rund um Mainz enden mit der Sperrung der rechten Rheinstrecke im Juli. Allerdings hat uns die DB InfraGO schon jetzt mitgeteilt, dass es auch während des zweiten Halbjahres zu weiteren Baumaßnahmen kommen soll, obwohl in der Sperrphase des rechten Rheins die Umleiter eine quasi planmäßige Kürzung des Fahrplanangebotes erzwingen.

Mindestens unbefriedigend sind die Kurzfristigkeit und auch die kaum kommunizierbaren Ersatzkonzepte. Anstatt sich mit den Betroffenen ausreichend vorher zu besprechen, werden die Maßnahmen mit deutlich zu geringem Vorlauf platziert und nicht gut koordiniert. Aufgrund ständiger wechselnder Bauzustände sind die Ersatzkonzepte nicht einheitlich und somit für die Kundinnen und Kunden kaum verstehbar. Ihre Komplexität zeigt sich beispielsweise darin, dass sie kaum noch in den Vitrinen der Bahnstationen ausgehängt werden können.

- C. Die Brückensanierung zwischen Ludwigshafen und Mannheim: Vom 30. Mai bis 10. Juli 2026 sind die beiden nördlichen Streckengleise der Strecke Ludwigshafen – Mannheim Hauptbahnhof gesperrt, weil die ältere Eisenbahnbrücke saniert werden muss. Hier war sogar ursprünglich eine längere Unterbrechung zwecks Neubau vorgesehen. Die DB InfraGO hat

aber proaktiv die Möglichkeiten einer weiteren Unterhaltung der bestehenden Brücke untersucht und festgestellt, dass ein Ersatz erst mittel- bis langfristig notwendig sein wird. Der Verkehr wird, soweit nicht umgeleitet (dies betrifft Güter- und Personenfernverkehr), über die neuere südliche Brücke geleitet, wobei nur eines der beiden Gleise in Ludwigshafen Mitte über einen Bahnsteig verfügt. Der nachträgliche Anbau eines Bahnsteiges wurde geprüft, aber aus technischen, finanziellen und Zeitgründen verworfen. In der Folge muss das S-Bahn-Angebot sowohl in Richtung Worms als auch Schifferstadt deutlich ausgedünnt werden, die Regional-Expresslinie 14 sowie einzelne Ergänzungsfahrten verschiedener Linien entfallen. Die Linie RE 1 wird weitgehend im Status Quo verkehren können, gemeinsam mit dem Fernverkehr wird ein festgelegter stündlicher Slot über den Rhein genutzt. In deutlichem Gegensatz zu den aktuellen Maßnahmen am linken Rhein westlich und südlich von Mainz wurde das Verkehrsprogramm durch DB InfraGO frühzeitig mit allen Beteiligten abgestimmt.

- D. Vorarbeiten für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) in Winden und Kandel: Die DB InfraGO plant, für die Vorarbeiten (unter anderem Kabelkanalarbeiten) die Strecke Winden – Landau über einen Zeitraum von über 3 ½ Monaten zu sperren, und zwar vom 11. Juli bis 21. Oktober 2026.

Ursprünglich war eine Sperrung von 5 ½ Monaten geplant. Durch massiven Druck des Zweckverbandes konnte diese um zwei Monate gekürzt werden.

Diese Strecke ist ein Paradebeispiel für das zu häufig auftretende Unvermögen der DB InfraGO, Projekte und Maßnahmen langfristig geplant zu bündeln.

Die Geschäftsstelle des ZÖPNV versucht aktuell, die DB InfraGO dazu zu bewegen, die fünf anstehenden Teilprojekte, die alle für sich genommen zu erheblichen Einschränkungen bei der Strecke Landau – Winden (Kandel/Wissembourg/Bad Bergzabern) sowie Landau – Neustadt/W führen würden, sinnvoll zusammenzuführen:

1. Dammsanierungen wegen Tierbauten (ob Dachse oder Kaninchen, ist in Bezug auf die Auswirkungen den Kunden/-innen gegenüber völlig irrelevant)
2. Oberbauerneuerungen
3. Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der ESTW-Anlagen Winden und Kandel
4. Stationsmaßnahmen
5. Bau der Oberleitungsinselanlagen in Winden und Landau

Aktueller Stand:

Die DB InfraGO besteht darauf, die Strecke für die Teilmaßnahme „Kabelkanal“ für das ESTW ab Sommer 2026 zu sperren und wird darin wenigstens einen Teil der vorgesehenen Oberbaumaßnahmen sowie Teilmaßnahmen für die Stationsmodernisierungen integrieren.

Die Integration der Dammsanierung (wegen Unterhöhlung durch Tierbauten) in diesen Bauablauf ist nach Angaben der DB InfraGO nicht möglich. Auch könnten – quasi als Alternative – die Inbetriebnahme des neuen Stellwerks für den Bahnhof Winden und damit auch die Vorarbeiten hierfür nicht verschoben werden.

Es steht ferner aus: Eine sinnvolle Platzierung des Baus der Oberleitungsinselanlagen, die hinsichtlich des Bauablaufs fertig durchgesprochen ist.

Stand heute wird die Strecke Landau – Winden einschließlich aller drei in Winden abzweigenden Strecken nach Kandel, Bad Bergzabern und Wissembourg über längere Zeiträume voll gesperrt bzw. in der Nutzung entscheidend eingeschränkt werden. Die Geschäftsstelle des ZÖPNV wird weiterhin alles daransetzen, dass die DB InfraGO eine sinnvolle Bündelung vornimmt (siehe auch Punkt 5.2.)

Weitere Baumaßnahmen in der Pfalz und in Rheinhessen

Im April ist mit Sperrungen und Zugausfällen zwischen Kaiserslautern und Neustadt/W zu rechnen, weil die DB InfraGO Tunnelsanierungsarbeiten durchführen möchte. Auch die Queichtalstrecke zwischen Landau und Wilgartswiesen soll Anfang April mehrere Tage gesperrt werden, als Auslöser werden die beiden kleinen Brücken östlich Annweiler bzw. in der Ortslage Rinntal genannt.

Deutlich stärker ins Gewicht fällt die angekündigte Vollsperrung der Strecke Lauterbourg – Wörth im April außerhalb der Schulferien. Zumindest in die Schulferien platziert wurde der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Waldfischbach, der den Ausfall aller Züge zwischen Schopp und Pirmasens Nord erfordert. Lösungen mit Teilsperren und einem veränderten Betriebskonzept mit Nutzung jeweils einer Bahnsteigkante mussten verworfen werden, weil die DB InfraGO dies mit der Forderung nach Übernahme hoher Zusatzkosten verband.

Sehr ärgerlich ist eine weitere Totalsperrung der Queichtalbahn im Abschnitt Landau – Wilgartswiesen ab Mitte August 2026, komplett außerhalb der Schulferien. Auslöser ist eine Straßenbaumaßnahme bei Godramstein (bis 24. September) sowie nochmals Eisenbahnüberführungen westlich Annweiler (bis 12. September). Damit wird auch die Wieslauterbahn nochmals vom Verkehr aus Richtung Landau/Neustadt/W abgeschnitten. Ob in diesem Zeitraum deren Anbindung über Pirmasens Nord möglich und sinnvoll ist, muss geprüft werden.

Auch die durch DB InfraGO angesetzte Totalsperrung der Strecke Neustadt/W – Landau an sechs vollen Tagen im Oktober ist doppelt ärgerlich: Damit kann erneut das Wieslautertal zumindest nicht auf dem üblichen Weg bedient werden.

Aktuell stehen für beide vorstehend genannte Strecken weitere Voll- und Teilsperren im Raum, die Geschäftsstelle hat die DB InfraGO aufgefordert, die dabei angedachten Einzelmaßnahmen in die längeren Sperrpausen zu integrieren.

Auch die nördliche Weinstraße wird von einer erneuten Vollsperrung betroffen sein: Zur Erneuerung der beiden Eisenbahnüberführungen in Freinsheim bzw. im Bereich Dackenheim wird die Strecke Freinsheim – Grünstadt vom 3. Oktober bis 18. Oktober durchgehend nicht befahrbar sein.

Ausblick auf die kommenden Jahre

Über die anstehenden Generalsanierungen und die Beseitigung von Schäden durch Höhlen grabende Tiere hinaus wird es auch in den kommenden Jahren zu zahlreichen größeren und kleineren Sperrungen kommen. Die geplanten Inbetriebnahmen elektronischer Stellwerke für die Bahnhöfe Kaiserslautern, Landstuhl und Hochspeyer sowie mehrere Sanierungsmaßnahmen im Zuge von Nahe- und Alsenzbahn werden absehbar bis ins Jahr 2029 hinein zu, zum Teil, erheblichen Einschränkungen führen.

Dabei plant die DB InfraGO in grundsätzlicher Übereinstimmung mit der Schienenbranche und auf Basis einer Richtlinie der Europäischen Union eine grundsätzliche Veränderung der Baustellenkommunikation und der Sperrkonzeptionen.

Künftig müssen mehr Baumaßnahmen in den Jahresfahrplan eingearbeitet werden, um den Umfang der kurzfristigen Nachjustierung, die sog. ´Ausregelung´ zu minimieren. Das Baugeschehen außerhalb der Regelungen des Jahresfahrplans soll damit auf eng definierte Ausnahmen reduziert werden (bspw. kurzfristige Förderprogramme oder unvorhersehbare Schäden).

Gleichzeitig werden sogenannte Container gebildet: Turnusmäßige Instandhaltungscontainer, in deren standardisierten Zeitkorridoren die Instandhaltung aller Gewerke durchgeführt werden soll sowie Investitionscontainer, die der Bündelung von größeren Baumaßnahmen in festen Zeitkorridoren im Vier-Wochen-Raster (4- ,8- 12 usw. bis 24 Wochen Dauer) dienen werden.

Trotz der so angestrebten Standardisierung ist es angesichts des verwertbaren gesteigerten Bauvolumens auch weiterhin notwendig, die Baustellenkoordination, die Erarbeitung der Ersatzverkehre und deren Kommunikation durch die Geschäftsstelle proaktiv zu fordern, zu gestalten bzw. mindestens zu begleiten, auch wenn dies die personellen Ressourcen intensiv in Anspruch nimmt.

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

5.2. Sanierung der Bahnstrecken mit Dachsbautenbefall

Seit einigen Jahren sorgen vor allem Dachsbauten an den Bahnlinien im südlichen Rheinhessen und entlang der Weinstraße für instabile Bahndämme. An mehreren Abschnitten zwischen Alzey und Worms sowie im weiteren Verlauf zwischen Freinsheim und Bad Dürkheim wurden mit einem aufwändigen und speziellen Fräs-Misch-Injektionsverfahren seit dem Jahr 2020 die zuvor abgetragenen Bahndämme neu aufgebaut und verdichtet. Ziel ist es, die Wiederbesiedlung der Bahndämme mit Dachsen oder anderen Höhlen anlegenden Tieren zu verhindern.

Waren diese Totalsperrungen noch durch eine ausreichend vorlaufende Planung beherrschbar, geriet die Situation im Bereich Wachenheim (südlich Bad Dürkheim) und südlich Landau im Frühjahr und damit nahezu gleichzeitig außer Kontrolle. Die für einen Zeitraum ab Juli vorgesehene Vollsperrung der Strecke Deidesheim – Bad Dürkheim musste kurzfristig um rund vier Monate vorgezogen werden, ohne dass ein ausgearbeitetes Ersatzkonzept vorlag. Auch bei der Strecke Landau – Winden sorgte ein eingebrochener Bahndamm binnen kürzester Frist für eine Vollsperrung, die jedoch nach einigen Wochen und nach kurzfristigen provisorischen Verdichtungsmaßnahmen wieder aufgehoben werden konnte.

Die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd hat daraufhin die DB AG aufgefordert, die Strecken kurzfristig wiederherzurichten, ein Sanierungskonzept für alle von Tierbauten betroffenen Strecken vorzulegen und mit den Naturschutzbehörden interdisziplinär sowohl eine Ursachenforschung als auch ein Präventionskonzept vorzulegen.

In der Folge wurden, gemeinsam mit der Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd und unter Einbeziehung der SGD Süd als regional zuständige Naturschutzbehörde sowie dem Landesumweltministerium die weitere methodische und zeitliche Vorgehensweise besprochen.

Die DB InfraGO hat nun ein Sperrkonzept zur Sanierung vorgelegt, das einen Abschluss der Arbeiten bis zum Jahr 2029 vorsieht. Noch keine gemeinsame Meinung konnte jedoch bezüglich der zeitlichen Platzierung gebildet werden. Zumal durch die Landesgartenschau in 2027 und durch zentrale konkurrierende Infrastrukturvorhaben (Totalsperrung Ludwigshafen – Saarbrücken, Bau der Oberleitungsinselanlagen usw.) eine sehr in die Tiefe gehende Betrachtung der Auswirkungen erforderlich wird. Hierfür wird noch einige Zeit benötigt werden.

Prävention zur Vermeidung erneuter kurzfristiger Sperrungen

Die Kritik an der DB InfraGO, sich bislang nicht ausreichend um die Bahndämme gekümmert zu haben und nahezu fahrlässig die Schäden bis zum Zwang der Sperrung quasi ´erfolgreich´ ignorierte, mindestens aber, trotz Hinweisen, folgenreich unterschätze, muss nach Einschätzung der Geschäftsstelle deutlich Wirkung zeigen. Die Erwartungshaltung ist, dass die Bahndämme nun laufend von Bewuchs befreit werden und somit nicht mehr als ´Einladung´ zum Höhlenbau wirken. Gleichzeitig sollen bei Befall der Dämme Sofortmaßnahmen ergriffen

werden, um kurzfristige Sperrungen zu vermeiden und die zeitliche Abfolge der Sanierungen zu sichern.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis. Sie erwartet von der DB InfraGO eine bessere fortlaufende Prüfung der Bahnanlagen sowie eine effektive Prävention zur Vermeidung von kurzfristigen Streckensperrungen.

5.3. Update Generalsanierungen der DB InfraGO

Der Bereich des ZÖPNV Süd ist nach Abschluss der Riedbahnsanierung bis ins Jahr 2030 von voraussichtlich fünf weiteren Generalsanierungen betroffen.

A. Generalsanierung Rechte Rheinstrecke (11. Juli 2026 – 12. Dezember 2026)

Wie unter TOP 5.1 erläutert, führt die bevorstehende Sperrung der rechten Rheinstrecke ab 11. Juli zu massiven Beeinträchtigungen des Nahverkehrs zwischen Mainz und Bingen und weiter nach Koblenz sowie in Richtung Darmstadt. Die Auswirkungen werden unter TOP 7 dargestellt.

B. Generalsanierung Kinzigtalstrecke Hanau – Richtung Fulda (15. Oktober 2027 bis 04. Februar 2028)

Nach Auffassung der DB InfraGO müssen bei der Generalsanierung der sogenannten „Kinzigstrecke“ zwischen Hanau und Fulda im zweiten Bauabschnitt vom 15. Oktober 2027 bis 04. Februar 2028 erneut Züge der Regionalbahnlinie 75 zwischen Mainz – Bischofsheim und Mainz – Wiesbaden entfallen, um Güterzüge umleiten zu können. Es soll nur noch ein Stundentakt verbleiben, einen Ersatzverkehr sieht DB InfraGO als nicht notwendig an. Die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd hat diesen Auswirkungen bislang widersprochen.

C. Ersatzweise Vollsperrung der Main-Neckar-Bahn in 2027 wegen Verschiebung der Generalsanierung auf 2030

Die ursprünglich für das Jahr 2027 vorgesehene Generalsanierung der Main-Neckar-Bahn entlang der Bergstraße wird auf das Jahr 2030 verschoben. Allerdings sieht die DB InfraGO vor, im Rahmen eines sogenannten „Kompensationscontainers“ die genannte Strecke für zwei Monate ebenfalls voll zu sperren. In der Folge soll auch der Verkehr zwischen Mainz und Worms ausgedünnt werden, um umzuleitende Güterverkehre aufnehmen zu können.

Verschärft wird die Situation dadurch, dass die bei Generalsanierungen üblichen Instrumente wie Mitfinanzierung des SEV sowie Erklärung einer temporären Überlastung (die dann mit Maßnahmen der Kapazitätssteigerung wie Geschwindigkeitsharmonisierungen einhergeht) bei der Sperrung in 2027 nicht angewendet werden sollen. Alle betroffenen Aufgabenträger haben sich in einem gemeinsamen Schreiben an die Bundesnetzagentur gewandt, um über eine regulatorische Intervention auf die Reduzierung der Auswirkungen auf den SPNV im Korridor Rhein-Main – Rhein-Neckar hinzuwirken.

D. Generalsanierung Linke Rheinstrecke (04. Februar bis 07. Juli 2028)

Leider weiterhin unverändert ist die Position der DB InfraGO zur Generalsanierung der linken Rheinstrecke. Wie schon mehrfach berichtet, sieht die DB InfraGO in einer fünfmonatigen Totalsperrung von Hürth bei Köln bis Mainz Hbf die einzige Möglichkeit, die insgesamt 173,6 Kilometer (!) lange Strecke zu sanieren. Seit Bekanntwerden der Pläne hat die Geschäftsstelle des ZÖPNV mehrere Alternativen vorgeschlagen, die auf eine abschnittsweise eingleisige Betriebsführung oder wenigstens eine räumliche und zeitliche Teilung der Sperrung abzielen.

Nach aktuellen Planungen werden, über die Sperrung der Rheinstrecke hinaus, zumindest zeitweise, auch die Züge von Bad Kreuznach/Langenscheidt nicht nach Bingen Hbf fahren können, der Zugverkehr von Alzey bis Bingen Stadt soll nach dem Willen der DB AG schon in Sprendlingen enden. Noch nicht geklärt ist der Umfang der Anfahrbarekeit des Bahnhofs Gau-Algesheim: Der Bahnhof wird nicht alle Züge der betroffenen Linien (RE 3, RB 33 und RE 15) aus Richtung Bad Kreuznach aufnehmen können und auf jeden Fall zeitweise gar nicht anfahrbar sein. Ergänzend zu der eigentlichen Totalsperrung soll es ergänzende mehrwöchentliche Totalsperrungen im Vorlauf geben.

Nach Meinung der DB InfraGO können die Fahrgäste statt mit Zügen mit Bussen befördert werden. Nach der Novelle des Schienenwegeausbaugesetzes als Folge einer Einigung zwischen Bund und Ländern (neu eingefügter §11 c, Absatz 5) tragen die DB AG aus ihren Eigenmitteln 10% und der Bund 40% der Kosten des Ersatzverkehrs auf Straßen, wenn er durch die Sperrung ausgelöst wird. Die andere Hälfte ist durch die Länder bzw. Aufgabenträger aufzubringen. Dies gilt jedoch nur für die Phase der sogenannten Generalsanierungen. Für die Zeiträume der vorgeschalteten und ggf. auch nachgelagerten Sperrungen gilt dies nicht. In diesen Zeiträumen zahlt DB InfraGO keinen Zuschuss zu den von ihr ausgelösten Ersatzverkehren.

Für die Geschäftsstelle des ZÖPNV sind dabei mehrere Punkte von Relevanz:

- Bereitstellung von Ersatzverkehren: Es ist völlig ungewiss, ob die sehr große Menge an Bussen und vor allem an Fahrpersonal für 5 Monate bereitgestellt werden können. Es geht um die gleichzeitige Bereitstellung von Ersatzverkehren im Zulauf auf die Großstadt Köln, den Ballungsraum Rhein-Main sowie die Oberzentren Koblenz und Bonn.
- Parallele Straßen baufrei? Die DB InfraGO hat bis heute nicht nachweisen können, dass alle Straßen parallel zur Bahn zur Verfügung stehen. Dies ist jedoch die Basis für die Ersatzverkehrskonzepte.

Dauer der Totalsperrung: Nach bisherigem Stand sollen täglich nur an 16 von 24 Stunden gearbeitet werden. Damit dürfte die Totalsperrung länger dauern als technisch notwendig.

- Weitere Sperrungen schon jetzt angekündigt: Die DB InfraGO hat schon bekannt gegeben, dass sie nicht alle Gewerke in den fünf Monaten fertigstellen könne. Für die vollständige Inbetriebnahme des digitalen Stellwerks Mainz veranschlagt das staatliche Unternehmen aktuell nochmals weitere rund vier Wochen im Jahr 2029. Auch im Vorfeld der Generalsanierung soll es mehrere Totalsperrungen geben. Dauer und Umfang sind noch nicht festgelegt.
- Drohende Abwanderungen zum motorisierten Individualverkehr (MIV): Fünf Monate erschwerte Bedingungen für Berufspendlerinnen und –pendler bedeuten drohende Abwanderungen zum MIV. Die DB AG hat vor Beginn der Generalsanierungen selbst publiziert, dass rund 60% der Kundinnen und Kunden in der Phase von Ersatzverkehre verloren gehen – durch Abwanderung oder Fahrtenverzicht. Die demgegenüber tatsächlich positiven Erfahrungen bei der Riedbahn können nicht übertragen werden, weil dort die Bus-Angebote im Zulauf auf die Zentren Mannheim und Frankfurt/M sowie durch die Querverbindungen zu den beiden parallelaufenden Schienenstrecken in einer Dichte vorgehalten wurden, die am linken Rhein nicht darstellbar ist.
- Drohende Arbeitsplatzverluste bei Trans Regio durch fast vollständige Einstellung des Zugbetriebs: Mit der Totalsperrung kann das Unternehmen Trans Regio bis auf (vielleicht) kürzeste Distanzen rund um Köln keinen Zug fahren. Ob die ab Fahrplanwechsel am 15. Dezember dieses Jahres neu eingeführten Verkehre im Ahrtal während der Totalsperrung der linken Rheinstrecke angeboten werden können, ist nicht gesichert, weil auch dort die Anfahrbarkeit mit elektrischen Zügen der dann neu elektrifizierten Ahrtalbahn nicht geklärt ist und darüber hinaus sogar die Überführung zur Werkstatt (Wartung, Be- und Entsorgung) über die an sich gesperrte Strecke technisch noch mit Fragezeichen versehen ist.

Dem Unternehmen wird, bleibt es beim von der DB InfraGO vorgesehenen Konzept, somit die Geschäftsgrundlage entzogen, rund 200 Personale werden nach aktuellem Stand beschäftigungslos und dürften zu einem Großteil Alternativen suchen müssen. Dies betrifft insbesondere die Triebfahrzeugpersonale. Es ist davon auszugehen, dass zumindest die ortsungebundenen Mitarbeitenden von Trans Regio Angebote von andern Verkehrsunternehmen mit Leistungen abseits des linken Rheins erhalten.

Damit ist auch die Wiederaufnahme des Betriebs nach Ende der Generalsanierung außerordentlich hoch gefährdet: Sollten keine adäquaten temporären Ersatzarbeitsplätze geschaffen werden können, dürfte Trans Regio das Personal fehlen, um den Betrieb Ende 2028 vertragskonform und nachfragegerecht wieder aufnehmen zu können.

Nach Aussagen eines Vertreters der Deutschen Bahn in einer Besprechung zu den Folgen der Generalsanierung Anfang November wurde explizit festgehalten, dass diese wahrscheinlichen Folgen kein Abwägungskriterium für die DB AG darstellen.

Deutlich positiver gestalten sich die Gespräche bezüglich der mit der Generalsanierung verbundenen Infrastrukturverbesserungen. Hier sucht die DB InfraGO proaktiv das Gespräch, um die Konzepte vorzustellen und Ideen aufzunehmen. Herauszuheben ist dabei die vorgesehene Elektrifizierung des Einfahrgleises der Rheinhessenbahn in Bingen, welches mit Weichenverbindungen ergänzt, zu einem vollwertigen seitengleichen Überholgleis ausgebaut wird und gleichzeitig bis zum Bahnsteigende überspannt wird, so dass dort auch elektrische Züge aus Mainz bzw. eines künftig elektrisch oder batterieelektrischen betriebenen Rheinhessen-Netz einfahren können.

Weitere Verbesserungen betreffen den Ausbau von Bahnsteiganlagen, weitere Weichenverbindungen und Überholmöglichkeiten. Zugesagt ist, dass eine erste Baustufe des digitalen Stellwerks (DSTW) Mainz von Uhlerborn bis Gau-Algesheim in Betrieb genommen wird. Mit der damit verbundenen Ablösung der Altstellwerke Ingelheim, Uhlerborn und Gau-Algesheim, die an dieser europäischen Magistrale noch nicht einmal für Gleiswechselbetrieb ausgerüstet sind, wird eine seit rund zehn Jahren vorgetragene Forderung erfüllt. Die Stellbereiche des DSTW für den Bahnhof Mainz und weiter Richtung Bodenheim und Gustavsburg sollen dann im Jahr 2030 in Betrieb genommen werden.

Allerdings scheint die Finanzierung dieser Verbesserungen noch nicht final gesichert zu sein, so dass entsprechende politische Initiativen nützlich sein könnten.

Der Dialog mit den Planern der DB InfraGO wird fortgesetzt, auch um zwei weitere wichtige Verbesserungen in die Realisierung bringen zu können: Die Beschleunigung der Ein- und Ausfahrten für Züge der Nahestrecke in Gau-Algesheim zur Qualitätsverbesserung im verspätungsanfälligen Zugbetrieb sowie die Wiederherstellung der Abzweigstelle Gensingen-Horweiler als vollwertigen Bahnhof, ebenfalls mit dem Ziel, die Pünktlichkeit zu verbessern und um im Störfall die Ausfallabschnitte im Schienenverkehr künftig fahrgastfreundlicher ausgestalten zu können.

E. Generalsanierung Ludwigshafen – Saarbrücken (22. Juni bis 07.12 2029)

Auch bei der angestrebten Generalsanierung zwischen Ludwigshafen und Saarbrücken (128 Kilometer) besteht die DB InfraGO auf einer Komplettsperrung der gesamten Strecke. Sie ist nun für das Jahr 2029 geplant. Die Notwendigkeit einer solchen Sperrung ist nicht nachgewiesen, es hat den Anschein, als würde sich die DB AG auch gar nicht darum bemühen, deren Notwendigkeit nachweisen zu wollen. Verschärft wird das Ganze dadurch, dass die DB InfraGO plant, schon im Jahr 2028 in den Monaten September bis November insgesamt acht Wochen die gesamte Strecke durchgehend zu sperren. Auch hier fehlt jeglicher Nachweis der Notwendigkeit. Damit beabsichtigt die DB InfraGO in den Jahren 2028 und 2029 an insgesamt rund 230 Tagen in weiten Teilen der Pfalz und des Saarlandes entscheidend den Zugang zur Schiene zu verwehren.

Unklar ist bislang sogar, in welchem Umfang der Hauptbahnhof von Kaiserslautern, der Hauptbahnhof von Neustadt/W sowie die Abzweigbahnhöfe Landstuhl, Homburg und Hochspeyer anfahrbar bleiben können.

Setzt die DB AG ihre Konzeption durch, werden die Westpfalz mit dem Oberzentrum und Wissenschaftsstandort Kaiserslautern sowie das benachbarte Saarland vom Schienenverkehr fünf Monate vom Schienenverkehr zu den ICE-Knoten Mannheim und Karlsruhe abgeschnitten. Es drohen im Personenverkehr massive Abwanderungen zum MIV und damit dauerhafte Nachfrageverluste.

Ziel des Zweckverbandes ist es daher, durch abschnittsweises eingleisiges Bauen ein rudimentäres Angebot aufrecht erhalten zu können und parallel, durch die Reaktivierung der Zellertalbahn (Langmeil – Monsheim), wenigstens für das Oberzentrum Kaiserslautern eine alternative Schienenanbindung an die Region Ludwigshafen/Mannheim zu schaffen.

Festzuhalten ist also in der Betrachtung aller den Bereich des ZÖPNV Süd betreffenden Korridormaßnahmen:

Die DB AG hat sich insbesondere am linken Rhein und bei der Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken für einen für sie allein wirtschaftlichen und effizienten Weg entschieden, der wenig bis keine Rücksichten auf die Belange der betroffenen Unternehmen und deren Beschäftigten in den Regionen Mittelrhein, nördliches Rheinhessen und Nahetal sowie der Westpfalz nimmt.

Sie hat sich für einen Weg entschieden, der wenig bis keine Rücksicht auf regionale wirtschaftliche Zusammenhänge nimmt. Sie kündigt damit in wichtigen Teilen den grundsätzlichen Konsens über die Generalsanierungen auf.

Die Kundinnen und Kunden im ÖPNV sollen den Preis für das offenkundige Unvermögen der DB AG und des Bundes als deren Eigentümerin bezahlen, ihre Strecken in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

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.

5.4. Infrastrukturerweiterungen

Um den Knoten Mannheim entlasten zu können, plant die DB InfraGO den Bau einer Verbindungskurve zwischen der nördlichen Zufahrt zum KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen (im Eigentum der BASF SE) und der Strecke Frankenthal – Ludwigshafen. Auf diese Weise könnten künftig alle Güterzüge, die vom Container-Terminal starten oder dort ankommen und aus bzw. in Richtung Norden fahren, auf den aufwändigen Fahrtrichtungswechsel in Oggersheim verzichten bzw. auf die Fahrt über die Rheinbrücke und den Mannheimer Hauptbahnhof, um von dort Richtung Darmstadt/Frankfurt/M oder das Mittelrheintal zu starten.

Geplant wird eine eingleisige elektrifizierte Strecke mit einer Länge von rund 400 Metern, die um jeweils rund 900 Meter lange Ein- und Ausfädelungsabschnitte an den beiden bestehenden Strecken ergänzt wird. Die Güterzüge umfahren somit den der neuen Strecke namensgebenden Frankenthaler Stadtteil Studernheim im Süden. Die Details hat die DB InfraGO unter <https://www.studernheimer-kurve.de> zusammengestellt.

Es sind zwei positive Effekte zu erwarten: Eine Verlagerung von Transporten vom LKW auf die Schiene, weil die Betriebsführung vereinfacht und somit für die Güterkunden wirtschaftlicher würde sowie eine Entlastung des gesamten Knotens Ludwigshafen/Mannheim, was auch dem regionalen Schienenpersonenverkehr zu Gute kommen würde.

Die DB InfraGO hat im Rahmen der Sitzung des Koordinierungsrates Mittlerer Oberrhein/Rhein-Neckar am 24. November 2025 die Eckpunkte und den Planungsstand dargestellt. Sie möchte das Projekt mit der Inbetriebnahme eines elektronischen Stellwerks für den Bahnhof Ludwigshafen-Oggersheim synchronisieren. Die Planrechtsunterlagen hierfür sollen bis August 2026 eingereicht werden. Danach könnte die Verbindungskurve im Jahr 2033 und somit in einem zeitlichen Zusammenhang mit der Neuvergabe des Netzes der S-Bahn Rhein-Neckar in Betrieb gehen.

BESCHLUSSVORSCHLAG:

Die Verbandsversammlung begrüßt die geplante Realisierung der Studernheimer Kurve als überregional wirkendes Zukunftsprojekt zur Verbesserung des Schienenverkehrs mit vielfältigen positiven Effekten einschließlich des Regionalverkehrs im Rhein-Neckar-Raum.

Sie bittet die DB AG, das Eisenbahn-Bundesamt und weitere Projektbeteiligte um eine möglichst schnelle Bearbeitung des notwendigen Planrechtsverfahrens und eine transparente Beteiligung der betroffenen Kommunen und deren Bürgerinnen und Bürger. Ziel sollte es sein, dass die positiven Effekte für den SPNV bei der anstehenden Neuplanung des S-Bahn-Netzes berücksichtigt werden können.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025 öffentliche Sitzung

TOP 6 Landesnahverkehrsplan

Vorbemerkungen

Nach § 5 Abs. 1 des Nahverkehrsgesetzes sind die Landkreise, die kreisfreien sowie die großen kreisangehörigen Städte Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs. Sie erfüllen diese Aufgabe als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Die Aufgabe umfasst die Planung, Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe dieses Gesetzes. Dabei setzt der Landesnahverkehrsplan (LNVP) nach § 11 NVG, Absatz 2 Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe, deren Einhaltung sowie für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Landesgebiet.

Gemäß § 11 Abs. 2 NVG ist der LNVP das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden. Er koordiniert alle verkehrsrelevanten Planungen und definiert das pflichtige Mindestbedienungsangebot, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung vorhalten müssen.

Der Landesnahverkehrsplan wird entsprechend § 11 NVG nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände ÖPNV/SPNV vom Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen.

Ablauf zur Erstellung des Landesnahverkehrsplans

Der Referentenentwurf wurde durch das MKUEM in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden erstellt. Anschließend erfolgte im Sommer 2025 die im NVG vorgegebene Einbindung der Interessensverbände.

Insgesamt wurden in den Beteiligungsverfahren 758 Einzeleingaben eingereicht. Angenommen wurden insgesamt 117 Eingaben. 75% der Eingaben wurden zur

Kenntnis genommen, da sie über die Regelungstiefe des LNVP hinausgingen oder nicht den LNVP an sich oder die Zuständigkeit des MKUEM betrafen.

Wesentliche Festlegungen im Landesnahverkehrsplan

➤ Mindestangebot nach § 11 Abs. 2 NVG im SPNV

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellen die derzeit vertraglich fixierten Verkehrsangebote das pflichtige Mindestbedienangebot dar. Der LNVP soll alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Für die Laufzeit des LNVP und die in diesem Zeitraum abzuschließenden SPNV-Verkehrsverträge soll die bestehende Taktung im RE-, RB- und S-Bahn-Verkehr weiterhin die Basis des Verkehrsangebots sein.

Dabei werden bei Neuvergaben vorab Evaluierungen der Verkehre durchgeführt, um einen ausgewogenen angebots-, nachfrageorientierten und zukunftsfähigen Verkehr zu bestellen. Das Land finanziert diese Angebote entsprechend § 16 Abs. 2 NVG durch Regionalisierungsmittel, unterstützt durch Landesmittel.

Das Land finanziert heute entsprechend § 16 Abs. 6 NVG unter Zuhilfenahme der durch den Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel bereits 100 Prozent der SPNV-Angebote und wird diese auch weiterhin zu 100 Prozent finanzieren.

➤ Mindestangebot nach § 11 Abs. 2 NVG im straßengebundenen Bus- und Straßenbahnverkehr

Der LNVP unterteilt entsprechend § 16 NVG die ÖPNV-Busverkehre in regionale Busverkehre und lokale Bus- und Straßenbahnverkehre, die gemeinsam durch die kommunalen Aufgabenträger als Linienbündel bestellt werden.

Die gesetzlich vorgegebenen pflichtigen Mindestbedienstandards werden bei den regionalen Verkehren umgesetzt und entsprechend § 16 Abs. 7 NVG zu 100 Prozent durch das Land finanziert. Taktung und Angebotsstandards der regionalen Verkehre können nach Evaluierung bei Neuvergaben neu festgelegt werden, da der LNVP hier von einer Zielvorgabe ausgeht. Der LNVP lässt dabei auch Abbestellungen im Rahmen der vertraglichen Möglichkeiten zu.

Die Lokalen Bus- und Straßenbahnverkehre verbinden die Fläche mit den regionalen Busverkehren und dem SPNV. Sie liegen in der Planungs- und Finanzierungsverantwortung der kommunalen Aufgabenträger. Für die lokalen Verkehre gibt das Land den kommunalen Aufgabenträgern lediglich Empfehlungen für die Gestaltung der Verkehre, im Angebot und in der Qualität, die sich an den Mindeststandards des Landes orientieren. Lokale Busverkehre stellen die Verkehrsbeziehungen in der Fläche sicher und können in Verbindung mit den regionalen Linien und dem SPNV die Alltagsmobilität durch ein getaktetes Angebot sicherstellen. Die Lokalen Bus- und Straßenbahnverkehre sind nicht Teil des pflichtigen Mindestbedienstandards. Damit

entstehen den kommunalen Aufgabenträgern hier keine durch den LNVP verursachten Mehrbelastungen.

➤ Anteilige Finanzierung von Verkehren

Der in § 16 Abs. 5 NVG verankerten Mitfinanzierungspflicht des Landes bei den lokalen Bus- und Straßenbahnverkehren kommt das Land unter Zugrundelegung eines Verteilschlüssels in der Anlage 1 (LNVP) Kapitel 19.2.2 nach. Dieser basiert auf den Faktoren Fläche, Einwohnerzahl und Fahrplan-km und wird kontinuierlich (erstmalig für das Jahr 2027 mit Stichtag 31.12.2026, dann alle zwei Jahre zum 31.12.) aktualisiert. Diese Mitfinanzierungspflicht besteht unabhängig der im LNVP definierten Mindeststandards. Der LNVP trifft keine Aussagen zu der Höhe der Mittel, welche abhängig von der jeweiligen Haushaltslage und den haushaltsrechtlichen und haushaltswirtschaftlichen Vorgaben des Landes sind.

➤ Qualitative Mindeststandards im LNVP

Neben den verkehrlichen Mindeststandards werden für einen zukunfts- und kundenorientierten ÖPNV qualitative Mindeststandards im LNVP festgelegt. Digitalisierung, Barrierefreiheit und Multimodalität sind Themen eines zeitgemäßen ÖPNV-Angebotes, die sich konsequent im LNVP wiederfinden. Der LNVP ist bezüglich des Zeitpunktes der Erreichung der Mindeststandards flexibel.

➤ Finanzierung

Dabei ist die Grundlage für die Rechtsverordnung des LNVP, dass das Land die Mittel zur Finanzierung des Schienenverkehrs sowie der regionalen Busverkehre in RLP zur Verfügung stellt. Die Finanzierung der lokalen Busverkehre erfolgt durch die Kommunen nach Maßgabe von § 16 Abs. 4 bis 9 NVG.

Für die Finanzierung der Maßnahmen des LNVP hat das Land neben den Mitteln für die Finanzierung der Verkehre im SPNV und des regionalen Busverkehrs, die vollständig landesseitig finanziert werden, Mittel in Höhe von 15 Mio. EUR pro Jahr des Doppelhaushalts 2025/2026 für die Umsetzung des LNVP veranschlagt.

Der LNVP verursacht des Weiteren Kosten bei den Kommunen, die jedoch durch die enthaltenen Regelungen zur Deckung dieser finanziellen Aufwendungen vom Land refinanziert werden. Im Einzelnen gilt:

§ 16 Abs. 1 NVG legt für den Fall, dass keine eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebote bestehen, fest, dass die Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs in Rheinland-Pfalz auf einem Besteller-Ersteller-System beruht.

Im Bereich des SPNV finanziert das Land entsprechend § 16 Abs. 6 NVG unter Zuhilfenahme der durch den Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel 100 Prozent der pflichtigen Mindestbedienangebote und wird diese auch weiterhin zu 100 Prozent finanzieren. Hierfür erhalten die ÖPNV-

Zweckverbände für öffentliche Dienstleistungsaufträge gem. § 16 Abs. 5 NVG Finanzierungsmittel vom Land.

Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge des regionalen Bus- und lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr werden durch die kommunalen Aufgabenträger bestellt.

Die regionalen Verkehre stellen im Busbereich den Mindeststandard dar und werden zu 100% durch das Land finanziert.

Insoweit ist für die Bereiche des SPNV und der regionalen Busverkehre durch die Festlegung von Mindeststandards für die Aufgabenwahrnehmung zwar der Anwendungsbereich des Konnexitätsprinzips nach Artikel 49 Abs. 5 der Landesverfassung (LV) eröffnet. Durch die vollständige Finanzierung durch das Land entstehen den kommunalen Aufgabenträgern hieraus allerdings keine ungedeckten und damit ausgleichspflichtigen Mehrbelastungen.

Für die Angebote im Lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr sieht der LNVP keine Mindeststandards, etwa hinsichtlich einer ausreichenden Verkehrsbedienung, vor. Gemäß § 10 Abs. 1 Satz 1 NVG definieren die kommunalen Aufgabenträger im lokalen Nahverkehrsplan (§ 12) die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität der ausreichenden Verkehrsbedienung. Artikel 49 Abs. 5 LV ist daher durch den Erlass des LNVP nicht berührt.

Im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr ist die Ausstattung von mindestens 40% der Bus- und Straßenbahnflotte mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) kostenrelevant. Weiterhin sind Neufahrzeuge lokaler Aufgabenträger, die mehr als 80% auf regionalen Linien eingesetzt werden, im Landesdesign auszustatten. Weitere Qualitätsstandards sind ebenfalls kostenrelevant. Insoweit werden den Kommunen nach Art. 49 Abs. 5 Verf RP damit Aufgaben übertragen; mithin ist das Konnexitätsprinzip eröffnet.

Bei Einhaltung der Vorgaben zu den AFZS entstehen den Kommunen zwar Mehrbelastungen i.S.d. § 1 Abs. 1 Satz 4 KonnexAG. Diese werden jedoch durch die Finanzierungsregelungen des LNVP (insbesondere Anhang 20) refinanziert. Die Verpflichtung zur AFZS-Ausstattung ist durch konkrete Landespauschalen finanziell abgesichert. Die geschätzten durchschnittlichen jährlichen Kosten für die AFZS-Ausstattung betragen etwa 1,7 Mio. €. Diese Kosten sind durch die Finanzierungsregelungen im Rahmen einer Vollfinanzierung gedeckt, weshalb keine nach § 3 KonnexAG nicht ausgeglichenen Mehrbelastungen verbleiben.

Eine weitere verbindliche Vorgabe ist das Fahrzeugdesign für lokale Neufahrzeuge, die auf regionalen Linien $\geq 80\%$ eingesetzt werden. Eine Einsatzquote von Fahrzeugen im Landesdesign von mindestens 80% ist zur Erfüllung des pflichtigen Mindeststandards zu erreichen. Hier entsteht durch die Regelungen keine Mehrbelastung und keine Ausgleichsverpflichtung gem. § 3 KonnexAG.

Die weiteren LNVP-Vorgaben (Qualitäts- und Datenmanagement, zentrale Systeme, Haltestellenkataster etc.) sind entweder als Empfehlungen ausgestaltet oder werden durch das Land finanziert und den Kommunen kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die zentralen Systeme werden insgesamt zu 100% aus Landesmitteln finanziert, sodass die den Kommunen entstehenden Kosten vollständig gedeckt werden. Dadurch entstehen den Aufgabenträgern keine zusätzlichen finanziellen Belastungen aus dem LNVP.

Die Finanzierung der genannten pflichtigen Standards erfolgt auskömmlich durch die für den LNVP vom Land zur Verfügung gestellten Mittel von 7,5 Mio. Euro im Jahr 2025 sowie 7,5 Mio. Euro im Jahr 2026.

Im Übrigen unterliegt die Bereitstellung der Haushaltsmittel zur Finanzierung der Umsetzung des LNVP der haushaltsgesetzlichen Beschlussfassung und ist abhängig von der jeweiligen Haushaltslage und den haushaltsrechtlichen und haushaltswirtschaftlichen Vorgaben des Landes.

Unterlagen Landesnahverkehrsplan zum Download

Der Landesnahverkehrsplan inkl. aller Anhänge kann hier heruntergeladen werden:

<https://das.mu.rlp.de/owncloud/index.php/s/rfldRLQuGorV8GI/authenticate>

Passwort: Wintersonne?

Ergänzende Vereinbarung zu Verkehrsverträgen, die vor der Novellierung des NVG abgeschlossen wurden

Entsprechend NVG § 16 Absatz 5 Ziffer 3 und den Ausführungen in Kapitel 19 des Landesnahverkehrsplans ist zwischen dem Aufgabenträger oder den Aufgabenträgern, dem Land sowie dem zuständigen Zweckverband ein Kooperations- und Finanzierungsvertrag für die Dauer eines Verkehrsvertrages abzuschließen, um die Finanzierung für den SPNV und die regionalen Verkehre durch das Land für die Aufgabenträger sicherzustellen.

Für die Verkehrsverträge, die vor Novellierung des NVG im Februar 2021 abgeschlossen wurden, bestehen derzeit keine dem Gesetz entsprechenden Kooperations- und Finanzierungsverträge. Um auch für diese Verkehrsverträge die finanzielle Absicherung für die kommunalen Aufgabenträger für die Restlaufzeit dieser Verkehrsverträge weiterhin sicherzustellen, vereinbaren das Land und die Zweckverbände entsprechend den Regelungen des NVG und des LNVP, eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung für die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Verkehrsverträge abzuschließen.

Schienenpersonennahverkehr

Vertrag	Laufzeit von...	Laufzeit bis...
DNSW Los 2	Dez 14	Jun 37
SÜWEX Los 1	Dez 14	Dez 29
SÜWEX Los 2	Dez 14	Dez 29
Teilnetz Kleyer	Dez 14	Dez 36
DNSW Los 1	Dez 15	Jun 38
S-Bahn RN Los 1	Dez 16	Dez 33
S-Bahn RN Los 2	Dez 16	Dez 34
Teilnetz Südhessen Untermain (SHU)	Dez 18	Dez 33
ENS Los 2	Dez 19	Dez 34
ENS Los 1	Dez 19	Dez 34

Busverkehr / regionale Verkehre

Vertrag	Laufzeit von...	Laufzeit bis...
LB Pirmasens-Umland - VRN	Dez 20	Dez 28
LB Südpfalz (Germersheim) - VRN	Dez 20	Dez 30

BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Die Verbandsversammlung beschließt den vorliegenden Landesnahverkehrsplan.
2. Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsdirektor, für alle Verkehrsverträge, die vor dem Inkrafttreten der Novellierung des Nahverkehrsgesetzes abgeschlossen wurden und für die noch keine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Land gemäß § 16 NVG vorliegen, eine entsprechende Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Land und den betroffenen Kommunen abzuschließen. Diese Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung soll bis zum 31. März 2026 abgeschlossen sein.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 7 Jahresfahrplan 2026 und Ausblick 2027

Jahresfahrplan 2026

Mit dem Jahresfahrplan 2026, gültig ab dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember, beginnt für den Bereich des ZÖPNV Süd der Einstieg in den Betrieb mit batterieelektrischen Fahrzeugen im sogenannten Pfalznetz. Ursprünglich war geplant, dass die FLIRT Akkuzüge ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 zum Einsatz kommen. Wegen Lieferproblemen beim Hersteller Stadler verzögert sich die Fahrzeugauslieferung bis ins nächste Jahr. Eine Umstellung von Diesel- auf die Akkuzüge kann daher vsl. erst Mitte 2026 erfolgen. Dies betrifft die Linien RE 6 und RB 51 zwischen Karlsruhe und Neustadt/W, die Linie RB 68 zwischen Saarbrücken und Pirmasens sowie die nur im Saarland verkehrende Linie RB 77 ins Niedertal.

Nachfolgend werden die wesentlichen Fahrplanänderungen im Bereich des ZÖPNV Süd beschrieben:

RE 6 / RB 51 Neustadt – Karlsruhe (DB Regio AG)

Im Rahmen des europaweiten Vergabeverfahrens (2020/2021) für die Betriebsleistungen des Akkuzugnetzes wurde auf der Strecke Neustadt/W - Karlsruhe die folgende zusätzliche Zugleistung ausgeschrieben:

- RB 12448 verkehrt neu Karlsruhe Hbf ab 0:33 Uhr – Landau (Pfalz) Hbf an 1:23 Uhr – Neustadt (Weinstr) Hbf an 1:42 Uhr an Sa+S

Ferner wird die RB 12422 Karlsruhe Hbf ab 20:33 Uhr – Landau (Pfalz) Hbf an 21:21 Uhr täglich bis nach Neustadt (Weinstr) Hbf, an 21:42 Uhr, verlängert (erforderlich zur Nachtabstellung in Neustadt/W wegen noch nicht fertiggestellter Oberleitungsinselanlage in Landau)

Ferner gibt es in den Fahrplänen auf den Linien RE 6 und RB 51 teilweise Minutenanpassungen in einzelnen Stationen.

Vom 11. Juli bis 21. Oktober 2026 finden Baumaßnahmen der DB InfraGO zur Herstellung des elektronischen Stellwerkes (ESTW) in Winden statt. In diesem Zeitraum kommt es zu umfangreichen Zugausfällen und einem Ersatzverkehr mit Bussen für die Linien RE 6 / RB 51 / RB 53 und RB 54. Das Ersatzkonzept befindet sich aktuell in der Abstimmung mit der DB Regio AG.

RB 55 Landau – Annweiler – Pirmasens (DB Regio)

Ebenfalls im Rahmen der damaligen Ausschreibung des Akkuzugnetzes wurden in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag neue Spätverbindungen auch auf dieser Strecke ausgeschrieben:

- RB 12373 Annweiler ab 22:29 Uhr – Landau (Pfalz) Hbf an 22:47 Uhr an Fr+Sa
- RB 12384 Landau (Pfalz) Hbf ab 0:04 Uhr – Annweiler an 0:23 Uhr an Sa+S

Sowie ferner auf Kundenwunsch die folgenden Wochenendverbindungen:

- RB 12375 Pirmasens Hbf ab 22:27 Uhr – Annweiler ab 23:24 Uhr – Landau (Pfalz) Hbf an 23:42 Uhr an Fr+Sa
- RB 12382 Landau (Pfalz) Hbf ab 23:04 Uhr – Annweiler ab 23:23 Uhr – Pirmasens Hbf an 0:18 Uhr an Fr+Sa

RB 68 Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens (DB Regio AG)

Trotz der verspäteten Auslieferung der Akkuzüge werden bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 die folgenden, europaweit ausgeschriebenen, Änderungen umgesetzt:

- RB 12902 (Zweibrücken Hbf ab 6:00 Uhr – Pirmasens Nord an 6:31 Uhr) entfällt wegen geringer Nachfrage an W (Sa) und wird durch einen Bus ersetzt, der bis nach Pirmasens Hbf verkehrt. Der Bus fährt um 5:35 Uhr ab Zweibrücken Hbf und hält bis Pirmasens Nord an allen Unterwegsstationen der zu ersetzenden Regionalbahn. Ankunft in Pirmasens Nord ist um 6:26 Uhr, in Pirmasens Hbf um 6:38 Uhr.
- RB 12904 (Saarbrücken Hbf ab 5:58 Uhr – Zweibrücken Hbf ab 6:35 Uhr – Pirmasens Nord an 7:10 Uhr) an W verkehrt in etwas früheren Fahrzeiten und wird bis Pirmasens Hbf (an 7:18 Uhr verlängert).
- RB 12940 (Saarbrücken Hbf ab 21:07 Uhr – Zweibrücken Hbf an 21:44 Uhr) wird täglich bis nach Pirmasens Hbf (an 22:26 Uhr) verlängert – mit Halt an allen Unterwegsstationen.
- Die zusätzlichen Züge zum Stadtfest Zweibrücken in den jeweiligen Nächten im Zeitraum 25. bis 27. Juli 2026 wurden bereits in den Jahresfahrplan aufgenommen.

RE 3 / RB 33 / RB 34 – Nahetalbahn (vlexx)

Im Jahresfahrplan 2026 bleibt das Angebot auf der Nahetalbahn nahezu unverändert. Ausnahmen sind die Fahrplananpassungen aufgrund der Baumaßnahmen in Bad Münster.

Im Zuge der geplanten Modernisierung des dortigen Bahnhofes – 1. Bauphase von März bis Oktober 2026 – kommt es allerdings zu Änderungen im Minutenbereich auf der Nahetalbahn. Diese Änderungen dienen der besseren betrieblichen Disposition der einzelnen Züge im dann nur halbseitig zur Verfügung stehenden Bahnhof Bad Münster am Stein. Die geänderten Fahrzeiten während der Bauphase haben (Stand heute) keinen wesentlichen Einfluss auf die Angebotsqualität.

Die im Jahr 2024 aufgrund des Deutschland-Tickets eingeführten Kapazitätserhöhungen bei der Linie RE 3 (Frankfurt – Mainz – Bad Kreuznach – Saarbrücken) werden grundsätzlich in ähnlichem Umfang fortgeführt. Auf Basis der aktuellen Fahrgastzählungen und -auswertungen wurden jedoch bei einzelnen Zugverbindungen Anpassungen vorgenommen, um das Angebot besser an die tatsächliche Nachfrage anzupassen zu können.

RE 15 / RE 17 / RB 65 – Alsenztalbahn (DB Regio AG & vlexx)

Auf der Alsenztalbahn kommt es im Zusammenhang mit der Modernisierung des Bahnhofs Bad Münster am Stein auch auf der Linie RB 65 zu geringfügigen Anpassungen im Minutenbereich. Im Zuge dessen wird die Standzeit der RB 65-Züge einheitlich nach Bad Kreuznach verlegt, um in Bad Münster am Stein eine möglichst kurze Gleisbelegung sicherzustellen und den Betriebsablauf während der Bauphase zu optimieren.

Abgesehen von diesen Änderungen ist das Angebot im Jahresfahrplan 2026 auf der Alsenztalbahn insgesamt mit dem Fahrplan 2025 vergleichbar.

Die Züge der Linie RE 17 verkehren an den Wochenenden – wie bereits im gesamten Jahr 2025 – weiterhin durchgehend in Doppeltraktion und bieten damit 320 Sitzplätze pro Zug.

Linke Rheinstrecke – Gesamtangebot inklusive Gau-Algesheim – Mainz (DB Regio AG, vlexx & Transregio)

Seit Herbst 2025 wird an Sonn- und Feiertagen jeder 2. Zug der Linie RB 26 (Mainz – Koblenz – Köln) in Doppeltraktion gefahren. Damit verdoppeln die SPNV-Aufgabenträger die Sitzplatzanzahl zwischen Remagen und Mainz an diesen starkfrequentierten Tagen.

Zusätzlich wurden ab dem 2. August 2025 fünf schnelle Zugpaare am Wochenende zwischen Bingen und Mainz eingeführt, welche die Landeshauptstadt Mainz an die RE-Linie 17 in Richtung Koblenz anbinden. Diese Verbindung wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 auf sieben Zugpaare erhöht, so dass dann jeder Zug der Linie RE 17 an eine beschleunigte Zugleistung (Laufweg Mainz – Bingen) angebunden ist. Dadurch wird es am Wochenende eine stündliche RE-Verbindung zwischen Koblenz und Mainz geben (alle 2 Stunden mit Umstieg in Bingen Hbf). Mit der Erbringung dieser Zugleistungen ist die Trans Regio beauftragt, die Fahrzeuge des Typs „Siemens Mireo“ mit 200 Sitzplätzen einzusetzen. Diese Züge bedienen jeweils die Halte in Bingen Stadt, Gau-Algesheim und Ingelheim.

Übersicht der Zu- und Abbringerzugleistungen Mainz – Bingen Hbf (und Gegenrichtung) zum RE 17 (Kaiserslautern – Bingen Hbf – Koblenz und zurück):

Bingen – Mainz:

- Bingen Hbf ab 07.55 Uhr – Mainz Hbf an 08:19 Uhr
- Bingen Hbf ab 09.03 Uhr – Mainz Hbf an 09:26 Uhr
- Bingen Hbf ab 11.03 Uhr – Mainz Hbf an 11:26 Uhr
- Bingen Hbf ab 13.03 Uhr – Mainz Hbf an 13:26 Uhr
- Bingen Hbf ab 15.03 Uhr – Mainz Hbf an 15:26 Uhr
- Bingen Hbf ab 17.03 Uhr – Mainz Hbf an 17:26 Uhr
- Bingen Hbf ab 19.03 Uhr – Mainz Hbf an 19:26 Uhr

Mainz – Bingen:

- Mainz Hbf ab 08:32 Uhr – Bingen Hbf an 08:57 Uhr
- Mainz Hbf ab 10:32 Uhr – Bingen Hbf an 10:57 Uhr
- Mainz Hbf ab 12:32 Uhr – Bingen Hbf an 12:57 Uhr
- Mainz Hbf ab 14:32 Uhr – Bingen Hbf an 14:57 Uhr
- Mainz Hbf ab 16:32 Uhr – Bingen Hbf an 16:57 Uhr
- Mainz Hbf ab 18:32 Uhr – Bingen Hbf an 18:57 Uhr
- Mainz Hbf ab 19:32 Uhr – Bingen Hbf an 19:57 Uhr

Um die hohe Nachfrage auf der Linie RE 2 am Wochenende adäquat bedienen zu können, befindet sich der ZÖPNV Süd aktuell mit den beteiligten Aufgabenträgern und der DB Regio AG in Gesprächen, damit auch an Samstagen eine Kapazitätserhöhung (Doppeltraktion mit 540 Sitzplätzen) bei allen Zugleistungen erreicht wird. An Sonn- und Feiertagen wird dies aktuell bereits umgesetzt.

Generalsanierung rechte Rheinstrecke

Vom 11. Juli bis 12. Dezember 2026 wird die rechte Rheinstrecke durch die DB InfraGO generalsaniert. Bedingt durch Umleiterverkehre auf der linken Rheinstrecke findet ein von der Bundesnetzagentur genehmigter sogenannter „Verkehrsartenmix“ (für den Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr) Anwendung. Jeder Verkehrsart wurde ein gewisses Kontingent an Trassen pro Stunde zur Verfügung gestellt. Da die An-

zahl der für den SPNV verfügbaren Trassen kleiner als die im Regelfall verkehrende Zugmenge ist, musste zusammen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein spezielles Fahrplankonzept für den o.g. Zeitraum entwickelt werden.

Der Verkehrsartenmix hat z.B. zur Folge, dass die Linie RE 15 (Mainz – Kaiserslautern) bis auf ein Zugpaar nicht zwischen Mainz und Bad Kreuznach verkehren kann. Bei der Linie RB 33 werden drei Zugfahrten pro Tag auf dem Abschnitt Mainz – Bad Kreuznach nicht angeboten werden können (Verstärkerfahrten). Bei der Linie RB 26 wird es einen täglichen Stundentakt geben. Als Ergänzung dazu werden die RE 17-Zu-/ und Abbringer-Züge von/nach Mainz in Bingen auch Mo-Fr angeboten werden, etwa vergleichbar mit dem oben aufgeführten Konzept an den Wochenenden.

Darüber sieht es die DB InfraGO als notwendig an, das Angebot der RB 75 zwischen Darmstadt und Mainz zu kürzen, der Zwischentakt soll entfallen und so nur noch ein Zug pro Stunde durch die Landeshauptstadt geführt werden.

Saisonale Zugangebote

Aufgrund mehrerer Baumaßnahmen auf dem Linienverlauf des Weinstraßen-Expresses (Koblenz – Bad Kreuznach – Neustadt/W – Landau – Wissembourg) haben sich der ZÖPNV Süd und vlexx darauf verständigt, diese Zugleistung im Jahr 2026 nicht anzubieten.

Als neues Angebot wird der Rheintal-Express von Karlsruhe nach Koblenz ab Saisonstart Anfang April 2026 wieder verkehren. Dieser Regional-Express verbindet Karlsruhe umsteigefrei mit dem UNESCO-Welterbe „oberes Mittelrheintal“. Eingesetzt werden Fahrzeuge vom Typ „VT 642 – Redesign Pfalznetz“, welche barrierefrei, klimatisiert und mit WLAN ausgestattet sind.

Der Zug startet in Karlsruhe um 8:17 Uhr und bedient auf seinem Laufweg mehrere Unterwegshalte. Dazu zählen u.a. auch Bad Münster am Stein für Ausflüge in die Nahregion, sowie Bingen, Bacharach, Oberwesel, St. Goar und Boppard im Mittelrheintal. Koblenz Hbf wird um 11:08 Uhr erreicht, sodass für Weiterreisende in Richtung Norden der RE 5 um 11:16 Uhr noch bequem zu erreichen ist.

Die Rückfahrt startet in Koblenz um 16:38 Uhr und erreicht Karlsruhe Hbf um 19:42 Uhr. Als Entlastung zum reduzierten Angebot auf der linken Rheinstrecke – aufgrund der Generalsanierung der rechten Rheinstrecke – verkehrt dieser Zug bis zum 12. Dezember 2026. Während der mehrmonatigen Totalsperrung der Strecke Landau – Winden wird der Zug in enger Abstimmung mit der für die Angebote in Baden-Württemberg zuständigen NVBW über Schwetzingen, Mannheim, Worms und Alzey umgeleitet.

Baustellenbedingt entfällt mehrere Monate auch die Anbindung des Dahner Felsenlandes aus/in Richtung Karlsruhe. Deshalb werden die Zugfahrten des Felsenland-Express von und nach Karlsruhe in 2026 nicht angeboten werden.

S-Bahn Rhein-Neckar

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember werden die Züge der bisherigen S-Bahnlinie S 6 neu stündlich ab Mannheim Richtung Schwetzingen und Graben-Neudorf bis Karlsruhe durchgebunden. Zur besseren Unterscheidbarkeit erhalten die Linien im S-Bahnvertrag Los 2 neue Nummern.

Im Bereich des ZÖPNV Süd verkehren künftig eine stündliche Linie S 5 nach Bensheim und eine stündliche Linie S 6, die die Städte Worms, Frankenthal und Ludwigshafen mit Schwetzingen, Hockenheim und Graben-Neudorf sowie Karlsruhe verbinden.

Ausblick 2027

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 ist geplant, dass die neuen Akkuzüge auf den Linien RB 64 Kaiserslautern – Pirmasens, RB 66 Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach sowie RB 67 Kaiserslautern – Kusel zum Einsatz kommen.

Linientausch S-Bahn Rhein-Neckar

Mit der nun durch die neue DB-Führung abgesagten Inbetriebnahme des Stuttgarter Tiefbahnhofs zum Dezember 2026 ist offen, ob die damit zusammenhängenden Konzeptänderungen eingeführt werden sollen bzw. können. Dies betrifft zunächst den vorgesehenen großen Linientausch der S-Bahn Rhein-Neckar im Dezember 2027, aber auch die Änderungen bei DB Fernverkehr, wo durch veränderte Fahrlagen zwischen Mannheim und Koblenz komplexe Anpassungen bei den S-Bahnen zwischen Mainz und Mannheim sowie im Regionalexpress-Verkehr rund um Mainz notwendig werden bzw. würden. Die laufenden Gespräche mit DB Fernverkehr und DB InfraGO werden fortgeführt.

Bezüglich der S-Bahn Rhein-Neckar ist ab dem Zeitpunkt von Stuttgart 21 vorgesehen, dass die S-Bahnen aus Homburg und Kaiserslautern künftig nicht ins Neckartal, sondern ab Heidelberg Richtung Bruchsal und Karlsruhe fahren. Im Gegenzug wird die heute ein „U“ beschreibende Linie Karlsruhe – Heidelberg – Ludwigshafen – Karlsruhe aufgegeben und neu ab Karlsruhe über Germersheim – Mannheim ins Neckartal verkehren. Betrieblich sollen dabei die beiden nachfragestärksten Äste miteinander verknüpft werden. Die Fahrzeiten in Rheinland-Pfalz bleiben im Grundsatz gleich, allerdings hat die DB InfraGO angekündigt, dass sie die Änderungen zum Anlass nehmen wird, die Anwendung neuer Fahrplangrundsätze zu verlangen. Dies betrifft Zugabstände, Haltezeiten und Fahrzeitenpuffer.

Die Auswirkungen sowie die Einzelheiten werden derzeit zwischen allen Partnern im S-Bahnvertrag abgestimmt, insbesondere, wegen der rheinquerenden Züge, zwischen der NVBW und dem ZÖPNV Süd. Betroffen sind ausschließlich Züge des S-Bahnvertrages Los 1. Mit dem Linientausch verbunden sind auch neue Liniennummern. Der ZÖPNV Süd bemüht sich dabei um eine Lösung, die sowohl den nötigen Abstimmungen mit den Liniennummern im Karlsruher Stadtbahnnetz als auch den Liniennummern im benachbarten Saarland möglichst Rechnung trägt.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung des ZÖPNV Süd nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 8 Marketing der Schienen- und Busangebote

Vorbemerkungen

Wie im Rahmen der 72. Verbandsversammlung am 23.09.2024, TOP 5, angekündigt, hat das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität sowie beide Zweckverbände mit Unterstützung zweier Agenturen die Eckpunkte einer neuen Mobilitätsmarke für Rheinland-Pfalz erarbeitet und Schritt für Schritt weiterentwickelt. In mehreren Gesprächsrunden wurden Anregungen und Hinweise aus den Kommunen, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden aufgenommen und in der Konzeption berücksichtigt.

Aktueller Sachstand

Die neue Mobilitätsmarke namens „moveRLP“ wurde am 13. November 2025 mit einem ersten großen Thema sichtbar: dem Fachkräftemangel im ÖPNV. Auf der neuen Website www.move-rlp.de unterstützt das neue Karriereportal Verkehrsunternehmen bei der Fachkräftegewinnung. Unter dem Motto „Echte Menschen. Echte Jobs.“ zeigt die begleitende Kampagne, wie vielfältig und bedeutend die Berufe im Nahverkehr sind. Mit dieser ersten Aktion ist „moveRLP“ nun landesweit eingeführt worden.

Zum Start von moveRLP sind unter anderem folgende Bausteine verfügbar:

- Die Fahrkartenautomaten werden schrittweise landesweit in ein einheitliches „moveRLP-Design“ umgestaltet. Dies ist auch für die meisten Reisezentren in den kommenden Jahren vorgesehen.
- Die neue Website bündelt Informationen rund um den Nahverkehr in Rheinland-Pfalz, die den Fahrgästen helfen können, Bahn und Bus für ihren Alltag und ihre Freizeit zu entdecken und zu nutzen.²
- Darüber wird auf der Website eine bundesweite Fahrplanauskunft für den Nah- und Fernverkehr mit Echtzeitangaben bei den Zügen und mittlerweile bei vielen Buslinien angeboten.

- Auf einer interaktiven Netzkarte „moveMAP“ finden sich zudem umfangreiche Informationen zum Beispiel zur Barrierefreiheit von Bahnhöfen, den Linienangeboten von Bahn und Bus und viele weitere Servicethemen.
- Auf Instagram postet „moveRLP“ Informatives und Unterhaltsames über Projekte, Menschen und Entwicklungen rund um die Mobilität in Rheinland-Pfalz.

Darüber hinaus sind die folgenden Bausteine konkret in Arbeit:

- Die „moveRLP-App“ wird die Möglichkeit bieten, Tickets aller Verbünde innerhalb von Rheinland-Pfalz und des Deutschland-Tarifes zu kaufen, wobei die App stets den günstigsten Preis – auch über Verbundgrenzen hinweg – anzeigen wird.

Der Mehrwert dieser App wird für die Kunden/-innen insbesondere sein, dass künftig Einzelfahrscheine über die rheinland-pfälzischen Verbundgrenzen hinweg im Rahmen eines Verkaufsvorgangs erworben werden können. Diese Möglichkeit bietet der DB Navigator nicht.

- Zusatzinformationen zu Störungen und Zusatzangeboten.
- Verbesserte Kontaktmöglichkeiten über eine KI-gesteuerte Weiterleitung aller Kundenanfragen an die richtigen Institutionen.
- Ein Freizeitportal mit Anregungen für die Nutzung von umweltgerechter Mobilität in der Freizeit.

„moveRLP“ steht für ein modernes, verständliches und vernetztes Mobilitätsangebot im Land. Ziel ist es, Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln stärker sichtbar zu machen, Informationen zu bündeln und den Zugang zum ÖPNV zu vereinfachen. Die fünf Verkehrsverbünde, die Verkehrsunternehmen und Kommunen haben die Entwicklung begleitet und dadurch auch mitgeprägt. Damit steht moveRLP für eine landesweite, partnerschaftliche Mobilitätskultur.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

76. Verbandsversammlung am 09.12.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 9 Sonstiges

9.1 Kalender 2026 – 30 Jahre ZSPNV/ZÖPNV Süd

Im kommenden Jahr ist es genau 30 Jahre her, dass der (damalige) Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd infolge des ersten rheinland-pfälzischen Landesgesetzes bezüglich des ÖPNV formell gegründet wurde. Auf Basis der Neuregelungen des zweiten ÖPNV-Landesgesetzes wurde der ZSPNV Süd dann im Jahr 2022 in den heutigen ZÖPNV Süd umbenannt. Gleichzeitig wurde damals eine neue Verbandsordnung beschlossen, die die Kooperationen zwischen den verschiedenen Partnern (z.T.) neu geregelt hat.

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes möchte daher dieses Jubiläum zum Anlass nehmen, einen „Jubiläumskalender“ herauszugeben und hiermit bildlich einige Highlights der letzten 30 Jahre Revue passieren lassen. Dieser wird vor Weihnachten an alle Geschäftspartner des Zweckverbandes verschickt werden und – sofern der Druck rechtzeitig erfolgt – im Rahmen der Verbandsversammlung bereits verteilt werden können.

9.2 Kleiner Rückblick Veranstaltungen ZÖPNV Süd 2025

In diesem Jahr gab es mehrere Veranstaltungs-Highlights, die wir im Rahmen der Verbandsversammlung kurz bildlich vorstellen möchten. Hierzu gehören die öffentliche Vorstellung des neuen Akkuzuges in Kaiserslautern, die Auftaktveranstaltung anlässlich der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken sowie das 150-jährige Jubiläum der Bahnstrecke Landau – Pirmasens – Zweibrücken.

9.3 Verbandsversammlungen 2026

Im kommenden Jahr planen wir wieder drei Verbandsversammlungen.

- Die erste Verbandsversammlung ist vsl. im Laufe des Monats Februar, bzw. Anfang März vorgesehen, um die letzten Details für das Vergabeverfahren „SWEN“ beschließen zu können.

- Darüber hinaus ist unmittelbar vor oder nach der Sommerpause eine zweite Verbandsversammlung geplant.
- Im Dezember erfolgt dann die Terminierung der dritten Verbandsversammlung in 2026, um u.a. den Haushalt für 2027 beschließen zu können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.