



ZÖPNV NEWS

**Aktuelles zur
Mobilität im südlichen
Rheinland-Pfalz**



Ausgabe **01-2024**

Das Wichtigste kurz & knapp:

- Aktuelle Übersicht über die Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im südlichen Rheinland-Pfalz
- Neue Wege der Streckensanierung am Beispiel der Riedbahn – ein vorläufiges Resümee

30 Jahre Rheinland-Pfalz-Takt – neue Impulse für den Ausbau der Schiene

Der Rheinland-Pfalz-Takt wird in diesem Jahr 30 Jahre alt. Gemeinsam mit unseren Partnern, dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität und dem SPNV-Nord, bereiten wir als ZÖPNV Süd gerade das Ausbaukonzept Rheinland-Pfalz-Takt 2030+ vor und knüpfen so an die Aufbruchsstimmung zu Beginn der Regionalisierung an. Wir nehmen deshalb die Schieneninfrastruktur weiter in den Fokus und analysieren die Reaktivierungswürdigkeit zahlreicher, noch vorhandener, aber im SPNV stillgelegter, bzw. nur im saisonalen Zugverkehr befahrener Bahnstrecken. Mit entsprechenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen werden wir prüfen, welche Zukunftsperspektiven für diese Strecken in den kommenden Jahren eröffnet werden können. Gleichzeitig wollen wir unser Engagement für den Ausbau der bestehenden Strecken verstärken.

Ein weiterer Schwerpunkt der aktuellen Tätigkeit ist die Bewältigung der Folgen der Sanierung der Hochleistungskorridore. Mit der Riedbahn in Hessen steht ab dem 15. Juli 2024 die erste Bewährungsprobe an. Wird es gelingen, im Rahmen einer umfassenden Totalsperrung alle Gewerke einer Strecke rundzuerneuern und ist dieses Konzept einschließlich der notwendigen Ersatzverkehre eine Blaupause für die weiteren geplanten Korridorsanierungen entlang des Rheins und in der Pfalz? Erste Erfahrungen mit diesem Konzept konnten bei der vorlaufenden Riedbahnsperrung im Januar gewonnen werden. Das vorläufige Resümee aus Sicht des ZÖPNV Süd lesen Sie in diesem Newsletter.

**Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd**

Zurück in die Zukunft – ZÖPNV Süd bereitet Reaktivierung stillgelegter Strecken vor

Im Süden von Rheinland-Pfalz konnten seit dem Start des Rheinland-Pfalz-Taktes im Jahre 1994 bereits über 100 km stillgelegte Bahnstrecken wieder reaktiviert werden. Sie sind integraler Bestandteil unseres SPNV-Angebotes.

Der ZÖPNV Süd und das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität setzen den Ausbau der Schiene wieder auf die Agenda und wollen die Rückkehr der Schiene in die Fläche weiter vorantreiben. Die Reaktivierung der derzeit stillgelegten Schienenstrecke von Homburg nach Zweibrücken und deren Integration in die S-Bahn Rhein-Neckar zum Dezember 2028 wird derzeit vorbereitet. Für die gesamte Strecke liegt mittlerweile der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss vor. In diesem Sommer soll auf dieser Basis der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet werden.

Jetzt werden weitere, stillgelegte oder nur im saisonalen Zugverkehr befahrene Bahnstrecken mit dem Ziel untersucht, sie vollständig in den landesweiten Takt zu integrieren. Derzeit werden daher für die folgenden Bahnstrecken Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) durch den Zweckverband erstellt, um zu analysieren, wie groß der volkswirtschaftliche Nutzen einer Reaktivierung wäre. Darüber hinaus wird der volkswirtschaftliche Nutzen mehrerer Stadtbahnerweiterungen im Umfeld der Stadt Ludwigshafen analysiert.

- 1 Landau – Germersheim**
- 2 Landau – Herxheim (– Rülzheim)**
- 3 Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bundenthal**
- 4 (Grünstadt –) Eiswoog – Enkenbach (– Kaiserslautern)**
- 5 (Kaiserslautern –) Münchweiler – Mannheim – Monsheim (– Worms)**
- 6 Staudernheim – Lauterecken**
- 7 Lauterecken – Altenglan**
- 8 Langenlosenheim – Stromberg – Simmern – Flughafen Hahn/Morbach (Kooperationsprojekt mit dem SPNV-Nord)**
- 9 Diez – Bad Schwalbach – Wiesbaden mit Durchbindungen nach Mainz (Kooperationsprojekt mit dem SPNV-Nord und dem hessischen RMV)**
- 10 Stadtbahnerweiterungen Umland Ludwigshafen**

Die Ergebnisse dieser Nutzen-Kosten-Untersuchungen sollen im Laufe des Sommers 2024 vorliegen, so dass im Anschluss eine Entscheidung darüber getroffen werden kann, welche Reaktivierungen vertiefend untersucht werden sollen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es für eine Bundesförderung, ohne die eine Finanzierung dieser Großprojekte nicht möglich sein wird, zwingend einer NKU nach den vom Bund vorgegebenen Regeln (sog. Standardisierte Bewertung) bedarf. Über die Ergebnisse und Fortschritte bei den einzelnen Projekten werden wir Sie in den nächsten Newslettern selbstverständlich auf dem Laufenden halten.

Den aktuellen Stand dieser Analysen finden Sie online unter www.zoepnv-sued.de. Alle schon fertiggestellten Nutzen-Kosten-Untersuchungen sind dort veröffentlicht.



Neue Wege bei der Sanierung der Schiene

Mit der fünfmonatigen Sperrung der Riedbahn will die DB InfraGo den Startschuss für einen neuen Weg bei der Sanierung ihres Streckennetzes geben.

Wurden bislang einzelne Gewerke überwiegend isoliert betrachtet, sollen nun systematisch große Baubündel gebildet werden. Bei hochbelasteten Strecken wie der Riedbahn werden dann mehrere Monate lang keine Züge fahren, weil große Abschnitte in allen Bestandteilen runderneuert werden sollen. DB InfraGo ist angetreten mit dem Versprechen, dass dann über mehrere Jahre im Wesentlichen keine größeren Baumaßnahmen mehr anstehen würden.



Bei der Riedbahn gab es im Januar eine vorgeschaltete dreiwöchige Totalsperrung, bei der insbesondere die Ersatzverkehre mit Bussen erprobt werden konnten. Hiervon war auch die Strecke Mannheim – Worms – Mainz als eine der beiden Hauptumleiterstrecken betroffen, deren SPNV-Angebot deutlich reduziert werden musste, um vor allem die vielen Güterzüge aufnehmen zu können.

In einem ersten Resümee lässt sich festhalten, dass das Zusammenspiel des beschleunigten Regionalverkehrs, des etwas verlangsamen Fernverkehrs und des Güterverkehrs funktioniert

hat: Der SPNV war im Vergleich zum normalen Angebot deutlich pünktlicher. Aufgrund einzelner Beschwerden überprüfen wir, ob die Kapazitäten in der morgendlichen Hauptverkehrszeit nochmals angepasst werden können. Auch beim ergänzenden Busverkehr gab es nur in Einzelfällen Hinweise und Beschwerden.

Allerdings scheint das Gesamtprojekt nicht ausreichend vorbereitet zu sein. So verfügte die DB InfraGo im Vorfeld kurzfristig und weitgehend unkoordiniert über mehrere Sperrungen vor allem der Strecke Mainz – Mannheim sowie der Alsenztalbahn (Kaiserslautern – Alsenz – Bad Kreuznach), wodurch über längere Zeiträume nur Busse verkehren konnten. Die Zumutungen für die Fahrgäste waren sehr hoch.

Ob sich aus der nun folgenden langen Riedbahnsperre Folgerungen für die weiteren Totalsperrungen ableiten lassen, ist aus Sicht des ZÖPNV Süd fraglich. Die DB InfraGo plant, in 2028 die Rheinstrecke von Mainz bis kurz vor Köln und in 2029 die Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken bis zur Grenze bei Forbach wieder jeweils für fünf Monate zu sperren. Bislang ist sie eine fachliche Begründung schuldig geblieben, weshalb sich der ZÖPNV Süd nach Kräften gegen derartige kaum beherrschbare Baustellen wehren wird.