

Besseres Angebot und Änderungen im regionalen Zugverkehr

Die wichtigsten Anpassungen für 2023 im Überblick.

Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 hat der ZÖPNV RLP Süd erneut die Angebote auf der Schiene verbessert und dadurch Anreize für den Umstieg auf die Bahn geschaffen. Für die Fahrgäste ergeben sich folgende Änderungen:

- Zur besseren Anbindung des Landkreises Germersheim werden seit Dezember 2022 an den Wochenenden drei Zugpaare der Linie S 3 der S-Bahn Rhein-Neckar von Germersheim bis Karlsruhe und zurück verlängert. Dadurch werden in Richtung Mannheim und Heidelberg weitere umsteigefreie Verbindungen geschaffen. Diese Maßnahme erfolgt im Vorgriff auf die ab Dezember 2023 geplante Verlängerung der S3 über Germersheim hinaus nach Karlsruhe.
- Fahrgäste der Alsenzbahn können sich über zusätzliche Umsteigeverbindungen zwischen Mainz und dem Alsenzthal bzw. Kaiserslautern freuen. Zusätzlich erfolgt der Umstieg in Bad Münster am Stein zwischen den Linien RB 33 (Idar-Oberstein – Mainz) und RE 17 (Kaiserslautern – Koblenz) nun am selben Bahnsteig. Durch die um eine Minute frühere Abfahrt der RB 65 (Kaiserslautern – Bingen) ergibt sich eine deutliche Fahrzeitverkürzung für Fahrgäste, die vom Alsenzthal in Richtung Bad Kreuznach unterwegs sind, da deren Züge erst in Bad Kreuznach durch den RE 3 überholt werden.
- Neu im Angebot wird ab 2. April 2023 der „Nationalpark-Express“ von Koblenz nach Neubrücke (Nahe) über Bad Kreuznach und Idar-Oberstein sein. In Idar-Oberstein bestehen von den Zügen der Rhein-Nahebahn direkte Umstiegsmöglichkeiten auf die Busse in den Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Auch für die Rückfahrt am frühen Abend in Richtung Koblenz steht die umsteigefreie Verbindung zur Verfügung. Wie bei allen anderen saisonalen Zugangeboten ist der letzte Betriebsstag des „Nationalpark-Express“ in diesem Jahr der 29. Oktober.
- Weitere Änderungen betreffen den Elsass-Express: Dieser Ausflugszug verkehrt nicht mehr über Alzey und Bad Dürkheim nach Wissembourg, sondern nimmt den direkten Weg über Worms, Frankenthal und Ludwigshafen.
- Nach der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks für den Bahnhof Wörth bleibt die Strecke von Wörth nach Lauterbourg noch bis voraussichtlich 2. Mai wegen zwingend notwendiger Erneuerungs- und Anpassungsarbeiten an den Bahnübergängen gesperrt.



Fahrzeug der S 3 im Bahnhof Heidelberg auf der Fahrt in die Pfalz

- Aufgrund von kurzfristig aufgetretenen Verzögerungen der Baumaßnahmen am Kirchheimer Bahnhof (Bau eines zweiten Gleises) wurde ein Interimsfahrplan erforderlich. Die Regionalbahn Monsheim – Grünstadt – Frankenthal verkehrt dabei bis auf weiteres nur zwischen Monsheim und Grünstadt. Die Regionalbahn Frankenthal – Freinsheim – Grünstadt – Ramsen (– Eiswoog) verkehrt weiterhin stündlich, allerdings mit um 30 Minuten versetzten Abfahrtszeiten. Die Züge in der Relation Neustadt – Freinsheim beginnen und enden aber bereits wie künftig geplant in Freinsheim. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand ist mit der Inbetriebnahme des Kreuzungsbahnhofes Kirchheim bis spätestens Juni 2023 zu rechnen. Dann kann zwischen Frankenthal und Grünstadt auch das derzeit stündliche Angebot auf einen 30-Minutentakt umgestellt werden.
- Verzögert haben sich auch die dringend erforderlichen Sanierungsmaßnahmen am zweiten Gleis des Bahnhofs Saulheim. Diese werden voraussichtlich erst im Mai 2023 ausgeführt. Vor diesem Hintergrund mussten einige Züge in Ihrer Fahrplage geändert werden, was leider zu Fahrzeitverlängerungen führt.

Neue Chancen für die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken

Überarbeitete Vorgaben des Bundes für Infrastrukturinvestitionen können Reaktivierungsprojekte begünstigen.

Der ZÖPNV RLP Süd hat es sich zum Ziel gesetzt, stillgelegte Bahnstrecken wiederzubeleben. So wurden seit Beginn des Rheinland-Pfalz-Taktes im Jahr 1994 über 100 Kilometer Bahnstrecken im Süden des Landes reaktiviert. Eine neue Dynamik könnte nun durch die neuen Vorgaben des Bundes in Bezug auf die Kosten-Nutzen-Untersuchungen entstehen. Im vergangenen Jahr wurden die diesbezüglichen Vorgaben des Bundes überarbeitet – mit einer stärkeren Gewichtung in Richtung Klima- und Umweltschutz. Die neuen Richtlinien geben Hoffnung, dass zukünftig wieder Züge über stillgelegte Schienen rollen können. Zum Beispiel auf den Bahnstrecken Landau – Germersheim oder im Glantal.

Auf der Strecke Landau – Germersheim hat sich auf dem Streckenabschnitt Landau-Bornheim – Westheim ein touristischer Fahrraddraisinenbetrieb etabliert. Der nicht für den Draisinenverkehr genutzte Abschnitt der Strecke Landau – Germersheim ist durch einen Trassensicherungsvertrag des Landes mit der DB Netz AG im Bestand geschützt. Von den neuen Bewertungskriterien erhoffen sich alle Projektbeteiligten eine Verbesserung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse und somit grünes Licht für weitere, konkrete Schritte.

Dass sich die Wiederbelebung stillgelegter Bahnstrecken lohnt, zeigt das Beispiel der Eistalbahn, die im Norden des Pfälzerwaldes verläuft. Nachdem der Betrieb 1976 für den Personenverkehr eingestellt wurde, ist sie seit 1995 auf dem Streckenabschnitt



Letzter Zug der Glantalbahn im Bahnhof Odernheim (1986)

Grünstadt – Eisenberg – Ramsen wieder unterwegs und bringt seit 2001 Ausflügler zum beliebten Freizeitziel Eiswoog. Nun wird analysiert, ob auch die Reaktivierung des restlichen Abschnitts in Richtung Enkenbach volkswirtschaftlich sinnvoll wäre.

Auch eine Reaktivierung der Glantalbahn soll analysiert werden. Die Abschnitte Staudernheim – Lauterecken und Lauterecken – Altenglan wurden Mitte der 80er-Jahre für den Personenverkehr stillgelegt und dienen heute dem Betrieb einer Fahrraddraisine. Beide Abschnitte werden sowohl getrennt als auch als Gesamtstrecke bewertet.

Zusätzlich läuft derzeit die Nutzen-/Kostenuntersuchung für die stillgelegte Bahnstrecke Landau – Herxheim in Verbindung mit einer neuen Schienenverbindung zwischen Herxheim und Rülzheim.



Letzter Sonderzug auf der Eistalbahn am 31.12.1988



Fahrraddraisine auf den Gleisen der Glantalbahn bei St. Julian

ZÖPNV NEWS

Aktuelles von Bus und Bahn



Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem Beschluss der neuen Verbandsordnung in den kommunalen Gremien im vergangenen Jahr sind wir nun nach den Vorgaben des neuen rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes vom Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in den Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV RLP Süd) umgewandelt worden.

Die neue Bezeichnung ist angesichts der umfangreichen Aufgaben, die sich in den letzten Jahren entwickelt haben, konsequent. Im November 1995 als reiner Zweckverband für den Schienenpersonennahverkehr gegründet, werden heute durch den ZÖPNV RLP Süd eine Fülle von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im südlichen Rheinland-Pfalz geplant, finanziert und umgesetzt. Hierzu gehören unter anderem:

- Die Entwicklung von maßgeschneiderten ÖPNV-Angeboten auf der Schiene und Straße und deren Vermarktung.
- Die Planung, Finanzierung und Organisation aller Nahverkehrszugleistungen sowie der regionalen Buslinien zur Anbindung aller Mittel- und Grundzentren (im Sinne der Regional- und Landesplanung), die heute keinen Schienenanschluss haben.
- Die Reaktivierung von Bahnstrecken.
- Die Umstellung der ÖPNV-Angebote von fossilen Antriebsformen (Diesel) auf elektrische Energie aus regenerativen Quellen.
- Der Ausbau der Schieneninfrastruktur.
- Der barrierefreie Aus- und Neubau von Bahnstationen.
- Die Überwachung der vertraglich vereinbarten Qualitätsstandards und Kundeninformation.

Auch als ZÖPNV RLP Süd möchten wir selbstverständlich unseren mehrmals im Jahr erscheinenden Newsletter fortführen und Sie über aktuelle Themen und Entwicklungen informieren. Diese Ausgabe haben wir dem Themen-schwerpunkt „Bahnhöfe und Infrastrukturausbau“ sowie dem „Hochleistungskorridor Riedbahn“ gewidmet. Letzterer wird in der zweiten Jahreshälfte 2024 umfangreiche Auswirkungen auf das Zugangebot im Bereich des ZÖPNV RLP Süd haben. Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre.

Ihr
Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd



Planungsstart für neuen Knotenpunkt Mainz-Schott

Bessere Umstiege und kürzere Fahrtzeiten für Fahrgäste aus Rheinhessen und der Region Rhein-Main.

Mit dem Start der Planungsphase beginnt der nächste wichtige Schritt hin zur Realisierung des **neuen Umsteigebahnhofs Mainz-Schott**. Im Herbst 2022 wurde die Planungsvereinbarung unterzeichnet – jetzt werden die detaillierten Rahmenbedingungen für den Neubau festgelegt.

Für die gesamte Region bedeutet der neue Knotenpunkt Mainz-Schott einen Riesengewinn. So bietet er Fahrgästen aus Alzey und Bingen künftig **bessere Umstiegsmöglichkeiten** von/nach Wiesbaden und Frankfurt. Dabei sorgt er für **kürzere Fahrtzeiten und entlastet den Mainzer Hauptbahnhof**. So müssen etwa Pendlerinnen und Pendlern aus Rheinhessen nicht mehr den Umweg über den etwa 3 Kilometer entfernten Mainzer Hauptbahnhof nehmen, um nach Wiesbaden zu kommen. Sie können künftig zeitsparend am neuen Haltepunkt umsteigen.

Darüber hinaus bedeutet der neue Haltepunkt für die Bewohner der Mainzer Neustadt sowie für Beschäftigte der Schottwerke die lang ersehnte **Direktanbindung an die Schiene**. Weitere ÖPNV-Verknüpfungen ergeben sich durch die Straßenbahn, die in unmittelbarer Nachbarschaft hält.

Im Gegenzug werden die benachbarten heutigen **Bahnhaltepunkte Waggonfabrik** (an der Strecke nach Alzey) sowie Mainz-Nord (an der S-Bahn-Strecke nach Wiesbaden) mit der Inbetriebnahme entfallen, weil deren Aufgaben durch die neue Umsteigestation übernommen werden.

Folgende Linien halten am neuen Haltepunkt:

S 8	Hanau – Wiesbaden (halbstündlich)
RB 26	Köln – Mainz (halbstündlich)
RB 33	Neubrück – Mainz (stündlich)
RB 31	Alzey – Mainz (stündlich)
RE 13	Alzey – Mainz (in Lastrichtung; stündlich)



Standort des geplanten Bahnhofs Mainz-Schott

Pilotprojekt Riedbahn startet nächstes Jahr

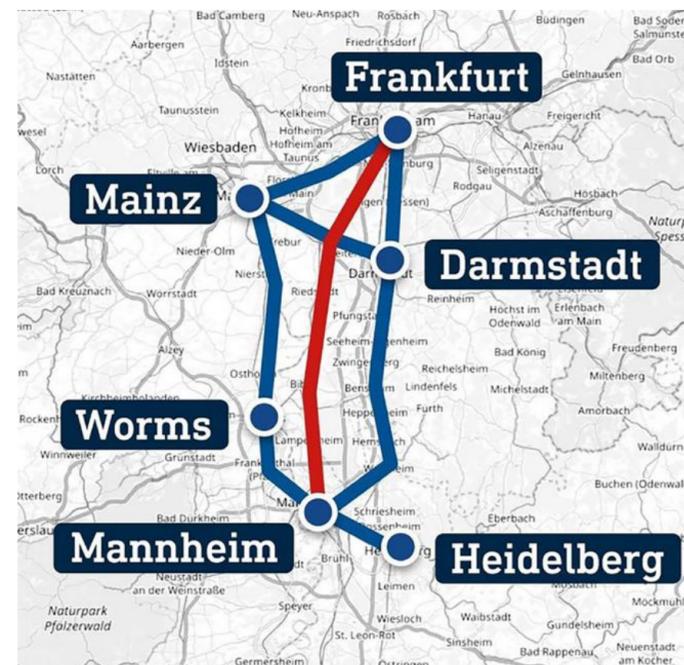
Generalsanierung des Hochleistungskorridors zwischen Frankfurt und Mannheim hat erhebliche Auswirkungen auf den Schienenverkehr.

Im Jahr 2024 startet die DB Netz AG das **Pilotprojekt Riedbahn**. Damit trägt sie dem Bestreben des ZÖPNV RLP Süd Rechnung, Modernisierungsmaßnahmen viel stärker als heute zeitlich zu bündeln. Infolgedessen wird es jedoch zu umfangreichen Fahrplananpassungen vom 15.07.2024 bis Mitte Dezember 2024 kommen, insbesondere auf der Bahnstrecke Mainz – Worms – Mannheim.

Einschränkungen rund um Mainz

Südlich von Mainz werden **etliche Züge entfallen**, für beide Mainzer Tunnel gibt es ein Begegnungsverbot für bestimmte Güterzüge mit Zügen des Personenverkehrs. **Zwischen Mainz und Mannheim werden die Fahrzeiten aller Züge harmonisiert**, um die Streckenkapazität zu erhöhen: Der IC/ICE-Verkehr wird vollkommen neu geordnet und fährt südlich von Mainz nicht mit Höchstgeschwindigkeit. Die S-Bahnen müssen dafür Halte aufgeben, um sich den Fahrzeiten des Güterverkehrs anzunähern.

Die **RB 75 wird im täglichen Haupttakt über Mainz-Kastel umgeleitet**. Die S 6 wird stündlich zwischen Worms und Mainz verkehren. Es wird geprüft, ob eine Durchbindung bis Wiesbaden möglich ist, da hier die Fahrten der RB 75 entfallen. Die Station Mettenheim kann nach aktuellem Stand während der Riedbahnsperrung nicht bedient werden. Die Halte in Mainz-Laubenheim und Alsheim können, bis auf Tagesrandlagen, vorübergehend nicht bedient werden. RE 4 und RE 14 werden



Übersicht Riedbahn (rot) und Umleitungsstrecken 2024 (blau)

durch eine stündliche Stadtexpresslinie Mannheim – Mainz ersetzt, die durch zusätzliche Halte die Ausfälle bei der S 6 teilweise kompensiert.

Auswirkungen in Worms, Ludwigshafen und Mannheim

Zwischen Worms und Mannheim fährt die S 6 im Stundentakt. Die ergänzenden Fahrten im Berufsverkehr entfallen auf beiden Streckenästen, also nördlich und südlich Worms komplett. Damit werden zwischen Mainz, Worms und Mannheim **stündlich zwei Züge des Regionalverkehrs** angeboten. Das Zugangebot auf der Nibelungenbahn Worms – Bensheim wird neu geplant und soll in Worms möglichst Anschlüsse Richtung Mannheim bieten.

Südlich von Ludwigshafen pendelt der Regionalexpress RE 4 in dieser Phase zwischen Speyer, Germersheim und Karlsruhe in den üblichen Fahrplanlagen. Die **Durchbindung nach Ludwigshafen und Mainz muss leider entfallen**. Durch die neue Lage der Stadt-Expresszüge von und nach Mainz kann in Ludwigshafen Hbf. jedoch ein Anschluss an die S-Bahnen nach Speyer und Germersheim hergestellt werden.

Mehr Barrierefreiheit und bessere Aufenthaltsqualität an Haltepunkten

Neue Bahnsteige, Zuwegungen und Aufzüge sorgen für spürbare Verbesserungen in Alzey, Hochstetten, Kirm und Heidesheim.

Bahnfahren in Alzey, Hochstetten (Nahe), Kirm und Heidesheim (Rheinhessen) wird zukünftig einfacher. Im Rahmen der breit angelegten Modernisierungsoffensive für rheinland-pfälzische Bahnstationen baut die Deutsche Bahn (DB) nun auch die Bahnhöfe in diesen Orten um und sorgt dafür, dass die Züge uneingeschränkt von jedem Fahrgast erreicht werden können. Die Finanzierung erfolgt durch das Land Rheinland-Pfalz, die DB Station&Service AG (Bundeszuschüsse) und den ZÖPNV RLP Süd über Investitionszuschüsse und Stationsgebühren.

So wird in Alzey der Bahnsteig 4 bis zum Sommer 2023 generalüberholt: Er wird für einen besseren Zugang zum Zug verbreitert, verlängert und auf 55 Zentimeter angehoben. Gleichzeitig wird ein Aufzug installiert, über den Reisende den Zug barrierefrei erreichen können. Dank einer Überdachung, einem Wetterschutzhaus und bequemen Sitzbänken wird zukünftig niemand mehr „im Regen stehen“. Eine moderne Beleuchtung wird darüber hinaus für optimale Sichtverhältnisse sorgen. Mit dieser Maßnahme ist der für Rheinhessen wichtige Knotenpunkt gut ausgestattet, um die Kreisstadt mit Mainz, Worms, Bingen und Kirchheimbolanden zu verbinden.

In Hochstetten und Heidesheim können die Fahrgäste künftig durch die neuen Bahnsteige ebenerdig in die Züge ein- und aussteigen. Gleichzeitig wird deren Zuwegung barrierefrei gestaltet. In Kirm werden die bereits vor mehreren Jahren sanierten Bahnsteige künftig durch zwei Aufzüge barrierefrei erschlossen.



Haltepunkt Hochstetten (Nahe) mit neuen Bahnsteigen



Modernisierte Bahnsteige sorgen für einen barrierefreien Zugang zu den Zügen und ein attraktiveres Erscheinungsbild der Stationen