

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

54. Verbandsversammlung am 2.6.2017 öffentliche Sitzung

TOP 4 Rheinland-Pfalz-Takt 2030

In einem ersten Gespräch vor wenigen Wochen haben beide Zweckverbände und das Land Rheinland-Pfalz mit ersten Überlegungen für die Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2030“ begonnen, die auf dem Rheinland-Pfalz-Takt-Angebot, auf allen bestehenden Strecken und der bereits umgesetzten Konzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“, aufbaut.

Im Bereich des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd werden derzeit insbesondere vier Schwerpunkte näher untersucht:

1. Punktueller Ausbau der Infrastruktur zur Verbesserung der Angebotsqualität
2. Implementierung einer Nachfolgetechnologie für Dieselfahrzeuge
3. Einrichtung grenzüberschreitender Verbindungen zwischen der Pfalz und dem Elsass
4. Neue Wege des Fahrkartenverkaufs.

Infrastrukturausbau

Erste sich abzeichnende Themenfelder im Bereich der „Infrastruktur“ sind:

1. Weiterer barrierefreier Ausbau der Stationen im Bereich des Zweckverbandes Süd. Derzeit sind, überwiegend auf Initiative des ZSPNV Süd, der Kommunen und des Landes, ca. 75% aller Bahnhöfe und Haltepunkte für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgebaut.
2. Realisierung der sogenannten „Stationsoffensive“, d. h. Bau von 25 neuen Bahnhöfen und Haltepunkten in Rheinland-Pfalz
3. Reaktivierung und Integration der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken in die S-Bahn Rhein-Neckar.
4. Sicherung und infrastruktureller Ausbau der beiden Ausflugsbahnstrecken Hinterweidenthal – Bundenthal (Wieslauterbahn) und Monsheim – Münchweiler (Zellertalbahn)
5. Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofes in Steinalben, so dass die Fahrpläne der Schienenstrecken Landau – Pirmasens und Pirmasens – Kaiserslautern verbessert und Reisezeitverkürzungen erzielt werden können.
6. Zumindest abschnittsweise zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke zwischen Winden und Kandel in der Südpfalz zur Verbesserung des Fernverkehrsanschlusses in Karlsruhe Hbf.

Derzeit noch unabhängig von diesem Ausbaukonzept, das derzeit zwischen Land und Zweckverbänden erarbeitet wird, werden einzelne Verbesserungsmaßnahmen an der bestehenden Infrastruktur angestrebt. Hierzu gehören der Wiedereinbau von Weichenverbindungen in Abzweigbahnhöfen wie auch Beschleunigungsprojekte für mehr Fahrplanstabilität.

Darüber hinaus wird der ZSPNV Süd weiterhin darauf drängen, dass die Streckeninfrastruktur zwischen Bingen und Mainz ausgebaut wird. Der Bund lehnt den mehrgleisigen Ausbau ab, obwohl die linke Rheinstrecke schon heute hoch belastet ist und mit dem EU-Güterzugkorridor Rotterdam – Genau weitere Frachtverkehre am Mittelrhein zu erwarten sind. Als abgeschlossen sieht der ZSPNV Süd hingegen den Ausbau der Strecke Saarbrücken – Mannheim an, wenn die derzeit laufenden Baumaßnahmen beendet sind. Überlegungen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung, ergänzend zum derzeit laufenden Ausbau noch weitere aufwändige Maßnahmen umzusetzen, gehen an den Erfordernissen des zukünftigen Verkehrsangebotes vorbei. Die hierfür vorgesehenen Mittel sollten an anderer Stelle im rheinland-pfälzischen Schienennetz eingesetzt werden.

Neue Antriebstechniken

Neben dem Ausbau der Infrastruktur steht in den kommenden Jahren bei der Antriebstechnologie von Fahrzeugen auf nicht elektrifizierten Strecken ein Generationenwechsel an. Das Standardfahrzeug für diese Bahnlinien war in den vergangenen Jahrzehnten der Dieseltriebwagen. Angesichts der langen Lebenszyklen von Eisenbahnfahrzeugen (in der Regel 25 Jahre) stellt sich im Vorfeld der Neuausschreibung des sogenannten „West-, Südpfalznetzes“ die Frage, ob es dort gelingt, ab Dezember 2023 Fahrzeuge, die mit elektrischer Energie entweder aus Oberleitungen oder Batterien angetrieben werden, auf die Schiene zu setzen.

Vor diesem Hintergrund hat der Zweckverband intensive Gespräche mit der Industrie begonnen, die mittlerweile umfassend in diese Thematik eingestiegen ist.

Grenzüberschreitende Verbindungen Pfalz – Elsass

Derzeit stehen für grenzüberschreitende Verbindungen zwischen der Pfalz und dem Elsass nur Fahrzeuge der SNCF zur Verfügung, die jedoch nur am Wochenende eingesetzt werden können. An Werktagen werden sie im Berufs- und Schülerverkehr benötigt, weshalb derzeit montags bis freitags keine umsteigefreien Verbindungen zwischen Neustadt/Wörth und Strasbourg geschaffen werden können.

Vor diesem Hintergrund wird derzeit gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz und der Région Grand Est gutachterlich untersucht, wie die Fahrpläne gestaltet sein müssten, um durchgehende und tägliche Verbindungen in den Relationen Neustadt – Wissembourg – Strasbourg, bzw. Wörth – Lauterbourg – Strasbourg einrichten zu können. Mit Ergebnissen des Gutachters wird in der ersten Jahreshälfte 2018 gerechnet.

Neue Wege im Vertrieb

Neue Wege sind auch beim Vertrieb der Fahrausweise absehbar. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass sich das eigene Smartphone immer mehr zum rund um die Uhr geöffneten Fahrkartenschalter entwickelt und aufwändige Vertriebsstrukturen, wie wir sie heute kennen, in Zukunft schrittweise überflüssig macht. Ferner werden zudem neue Tarifangebote entwickelt, die ohne die immer mehr um sich greifende Digitalisierung in den vergangenen Jahren bis vor kurzem nicht denkbar waren. Vorreiter in diesem Bereich ist hier der Verkehrsverbund Rhein-Neckar, der zu Beginn des Jahres 2017 einen elektronischen Tarif auf „Luftlinienbasis“ eingeführt hat.

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.