

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 Öffentliche Sitzung

TOP 4 Ausschreibung der Betriebsleistungen der nicht elektrifizierten Bahnstrecken in der West- und Südpfalz (Pfalznetz)

Im Rahmen der 57. Verbandsversammlung, TOP 1, der nicht öffentlichen Sitzung wurde über den Stand der Vorbereitungen für die europaweite Ausschreibung der Betriebsleistungen der nicht elektrifizierten Bahnstrecken in der West- und Südpfalz („Pfalznetz“) berichtet.

Hierbei handelt es sich um folgende Bahnstrecken, deren Betriebsleistungen in zwei Losen ausgeschrieben werden sollen (RB=Regionalbahn, RE=Regional-Express):

Los 1:

- RB Kaiserslautern – Lauterecken
- RB Kaiserslautern – Landstuhl – Kusel
- RB Kaiserslautern – Pirmasens Hbf
- RB Saarbrücken – Pirmasens Hbf
- RB Landau – Pirmasens Hbf
- RE/RB Neustadt/W – Landau – Karlsruhe
- RB Winden – Bad Bergzabern

Los 2:

- RB Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Bingen
- RB (Mannheim – Neustadt/Karlsruhe – Landau -) Hinterweidenthal – Bunderthal (Ausflugsverkehr)
- RB Kaiserslautern – Münchweiler – Langmeil – Monsheim (Ausflugsverkehr)

Die Verkehrsleistungen der heute im Rahmen des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG bedienten Bahnstrecken

- RB Neustadt/W – Winden – Wissembourg
- RB Wörth – Lauterbourg

sollen im Rahmen eines eigenen europaweiten Vergabeverfahrens zusammen mit der Région Grand Est ausgeschrieben werden (siehe Vorlage zu TOP 5 dieser Verbandsversammlung).

Alle Zugleistungen auf den o. g. Strecken werden heute durch die DB Regio AG mit ca. 70 Dieseltriebwagen erbracht. Der Verkehrsvertrag endet im Dezember 2023 und hat heute ein jährliches Volumen von ca. 6,5 Mio. Zug-km.

Pfalznetz, Los 1

Die heute auf diesen Strecken eingesetzten Dieseltriebwagen haben zum Ende des Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG ein Alter von ca. 24 Jahren. Vor diesem Hintergrund wird derzeit untersucht, welche Verbesserungen für die Kunden durch den Einsatz von Neufahrzeugen erreicht, bzw. ob im Los 1 lokal emissionsfreie Fahrzeuge eingesetzt werden können. Diese Fragestellung ist im Vorfeld dieses Vergabeverfahrens deswegen von großer Bedeutung, da Schienenfahrzeuge eine lange Lebensdauer haben und aufgrund der hohen Kosten über 25 – 30 Jahre abgeschrieben werden müssen.

Es ist daher zu prüfen, ob der Einsatz neuer Antriebstechnologien schon ab Dezember 2024 - flankiert durch ein stabiles Übergangskonzept - möglich ist, oder ob eine Interimsvergabe mit gebrauchten Dieselfahrzeugen über einen mittelfristigen Zeitraum erfolgen soll.

Vor diesem Hintergrund hat die Universität Dresden, Lehrstuhl elektrische Bahnen, im Auftrag des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd eine Analyse folgender Antriebsarten vorgenommen:

1. Weiterbetrieb mit klassischen Dieselfahrzeugen.
2. Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeuge mit elektrischem Energiespeicher und Nachladeinfrastruktur (vorhandene Oberleitung und zusätzliche Ladeabschnitte).
3. Zweikraftfahrzeuge Elektro/Diesel, sogenannte Dual-Mode-Fahrzeuge ohne elektrischen Energiespeicher und ohne zusätzliche Infrastruktur.
4. Diesel-/Batterie-Hybridfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und Energiespeicher und Nachladeinfrastruktur (vorhandene Oberleitung und zusätzliche Ladeabschnitte).
5. Wasserstoff-/Batterie-Hybridfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und Energiespeicher sowie Brennstoffzelle (mit Wasserstoff-Tankinfrastruktur und -logistik).

Im Rahmen dieser Verbandsversammlung wird Professor Stephan von der Universität Dresden, Lehrstuhl elektrische Bahnen, erläutern, dass der Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen der für das Pfalznetz, Los 1, geeignetste Fahrzeugtyp wäre, wenn ab 12/2024 auf alternative Antriebstechnologien umgestiegen würde. Er wird in diesem Zusammenhang auch darstellen, welche

Synergien beim Einsatz dieser Technologie in der Kombination mit der parteiübergreifend angestrebten Elektrifizierung der Schienenstrecke Neustadt/W – Wörth (-Karlsruhe) entstehen würden.

Auf Basis dieser Erkenntnisse wird folgende weitere Vorgehensweise vorgeschlagen:

1. Erstellung eines Kostengutachtens bis Ende dieses Jahres, das zwei Antriebskonzeptionen der Züge im Pfalznetz, Los 1, monetär bewertet:
 - a. Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen ab 12/2024 flankiert durch ein stabiles Übergangskonzept (schrittweise Betriebsaufnahme) mit gebrauchten Dieselfahrzeugenoder
 - b. Einsatz von neuen Dieselfahrzeugen,um im Detail die Kostendifferenz je Zug-km zwischen einem konventionellen Dieselantrieb und Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen ermitteln zu können.
2. Auf dieser Basis kann dann im Rahmen der nächsten Verbandsversammlung (vgl. im Dezember 2019) final entschieden werden, ob die Ausschreibung der Verkehrsleistungen mit Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen im Pfalznetz, Los 1, gestartet wird oder ob - zumindest für einen Interimszeitraum - weiterhin noch Dieselfahrzeuge zum Einsatz kommen werden.
3. Die kommenden Monate sollen zudem dazu genutzt werden, die Kosten und die vsl. Realisierungszeiträume der für die Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen erforderlichen, zusätzlichen Infrastruktur (Oberleitungsinself) noch detaillierter zu untersuchen.

Los 2

Das Los 2 des Pfalznetzes, das aus der Bahnstrecke Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Bingen und den beiden Ausflugsbahnstrecken besteht, soll nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen in den kommenden Jahren weiter mit Dieselfahrzeugen betrieben werden.

Hintergrund dieser Überlegungen ist, dass aus dem Bereich des Alsenztals verkehrliche Verflechtungen in die Rhein-Main-Region bestehen, die durch eine Verknüpfung mit der Nahstrecke entwickelt werden könnten.

Dieser konzeptionelle Ansatz wird bis zur nächsten Verbandsversammlung (vgl. im Dezember 2019) weiter ausgearbeitet, bzw. es wird analysiert, welche Vertragslaufzeit für das Los 2 am geeignetsten wäre.

Beschlussvorschlag

Los 1, Pfalznetz

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, das Vergabeverfahren „Pfalznetz“ wie folgt weiter vorzubereiten:

- 1. Erstellung eines Kostengutachtens bis Ende dieses Jahres, das zwei Antriebskonzeptionen der Züge im Pfalznetz, Los 1, monetär bewertet:**
 - a. Einsatz von Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen ab 12/2024 flankiert durch ein stabiles Übergangskonzept (schrittweise Betriebsaufnahme) mit gebrauchten Dieselfahrzeugen**

oder

 - b. Einsatz von neuen Dieselfahrzeugen,**

um im Detail die Kostendifferenz je Zug-km zwischen einem konventionellen Dieselantrieb und Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen ermitteln zu können.
- 2. Auf dieser Basis kann dann im Rahmen der nächsten Verbandsversammlung (vsl. im Dezember 2019) final entschieden werden, ob die Ausschreibung der Verkehrsleistungen mit Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeugen im Pfalznetz, Los 1, gestartet wird oder ob - zumindest für einen Interimszeitraum - weiterhin noch Dieselfahrzeuge zum Einsatz kommen werden.**
- 3. Die kommenden Monate sollen zudem dazu genutzt werden, die Kosten und die vsl. Realisierungszeiträume der für die Oberleitungs-/Batterie-Hybridfahrzeuge erforderlichen, zusätzlichen Infrastruktur (Oberleitungsinseln) noch detaillierter zu untersuchen.**

Los 2, Pfalznetz

Das Los 2 des Pfalznetzes, das aus der Bahnstrecke Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Bingen und den beiden Ausflugsbahnstrecken besteht, soll nach dem derzeitigen Stand der Überlegungen in den kommenden Jahren weiter mit Dieselfahrzeugen betrieben werden.

Hintergrund dieser Überlegungen ist, dass aus dem Bereich des Alsenztals verkehrliche Verflechtungen in die Rhein-Main-Region bestehen, die durch eine Verknüpfung mit der Nahstrecke entwickelt werden könnten.

Dieser konzeptionelle Ansatz wird bis zur nächsten Verbandsversammlung (vsl. im Dezember 2019) weiter ausgearbeitet, bzw. es wird analysiert, welche Vertragslaufzeit für das Los 2 am geeignetsten wäre.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Ausschreibung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs zwischen der Pfalz und der Région Grand Est

Ausgangslage

Im Zuge der schrittweisen Einführung eines ganztägigen, mindestens stündlichen Zugangebotes an allen Tagen der Woche, ab Mai 1994, auf (fast) allen Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz wurden auch mehrere stillgelegte Bahnstrecken reaktiviert. Hierzu gehörten die im Personenverkehr in den Jahren 1980 (Abschnitt Berg – Lauterbourg), bzw. 1984 (Abschnitt Wörth – Berg), sowie die 1975 eingestellten Schienenstrecken Winden – Wissembourg (Reaktivierung März 1997) und Wörth – Lauterbourg (Reaktivierung Dezember 2002).

Seit diesem Zeitpunkt werden die Grenzorte Wissembourg und Lauterbourg von deutscher Seite stündlich bedient. Im Elsass ist das Zugangebot bis zu diesen Grenzbahnhöfen zum heutigen Zeitpunkt noch nicht angebotsorientiert gestaltet, sondern richtet sich im Wesentlichen nach den Anforderungen des Berufs-, und Schülerverkehrs. Zudem sind die Anschlüsse in Wissembourg, bzw. Lauterbourg von und nach Strasbourg verbesserungsbedürftig.

„Richtige“ grenzüberschreitende Zugverbindungen zwischen der Pfalz und dem Elsass, d. h. von Neustadt, bzw. Wörth nach Strasbourg bestehen derzeit nur an den Wochenenden:

- „Strasbourg-Express“ von Neustadt nach Strasbourg an Samstagen und Sonntagen (ganzzjährig) und
- „Oberrhein-Express“ von Wörth nach Strasbourg an Samstagen und Sonntagen (in der Sommersaison von Mai bis Oktober).

Der Grund hierfür ist, dass es derzeit nur bei der französischen Staatsbahn (SNCF) sehr wenige Diesellokomotiven gibt, die mit der deutschen und französischen Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet sind. Diese stehen jedoch nur an Wochenenden für die o. g. Bahnstrecken zur Verfügung. Um ein attraktives Zugangebot an allen Tagen der Woche zwischen der Pfalz und dem Elsass anbieten zu können, reicht dies nicht aus.

Vor diesem Hintergrund haben die Länder Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg, die Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord einerseits sowie die Région Grand Est andererseits das gemeinsame Ziel, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, insbesondere im Bereich der Mobilität, in den kommenden Jahren zu verbessern.

Dies wurde in den vergangenen Monaten durch die Unterzeichnung von drei Absichtserklärungen bezüglich grenzüberschreitender Verbindungen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs dokumentiert:

- eine für die Verbindungen zwischen der Région Grand Est und dem Bundesland Rheinland-Pfalz vom 19. Juni 2018;
- eine für die Verbindungen zwischen der Région Grand Est und dem Bundesland Saarland vom 6. November 2018;
- eine für die Verbindung Metz – Thionville – Perl – Trier, welche die Region Grand Est sowie die beiden oben genannten Bundesländer betrifft, vom 4. April 2019.

Ziel umsteigefreie Verbindungen ab 12/2024 zwischen der Pfalz und dem Elsass

Aufgrund dieser unzureichenden Verbindungen haben in den letzten Jahren und insbesondere in den vergangenen Monaten intensive Gespräche zwischen den deutschen Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr, dem Land Rheinland-Pfalz und dem Beauftragten der Ministerpräsidentin für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Herrn Werner Schreiner, einerseits und der Région Grand Est andererseits mit dem Ziel stattgefunden, ab Dezember 2024 umsteigefreie Zugverbindungen auf allen Bahnstrecken zwischen Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Baden-Württemberg sowie der Région Grand Est anzubieten. Hierbei geht es um die folgenden Bahnverbindungen:

1. Neustadt/W – Landau – Wissembourg – Strasbourg
2. Mannheim (Prüfung von Einzelzügen) /Karlsruhe – Wörth – Lauterbourg – Strasbourg
3. Trier – Perl – Metz
4. Saarbrücken – Forbach – Metz
5. Saarbrücken – Sarreguemines – Strasbourg
6. Offenburg – Strasbourg
7. Mühlheim – Mulhouse

Neues, grenzüberschreitend einsetzbares Zugmaterial

Wie bereits ausgeführt, ist es derzeit nicht möglich, umsteigefreie und angebotsorientierte Zugangebote zwischen Baden-Württemberg, dem Saarland und Rheinland-Pfalz an allen Tagen der Woche anzubieten, da die hierfür erforderlichen Fahrzeuge nicht vorhanden sind.

Ein hierfür geeigneter Fahrzeugtyp ist der Coradia Polyvalent der Firma Alstom, der seit wenigen Jahren mit zahlreichen Exemplaren im Elsass im Einsatz ist. Dieses Fahrzeug kann Strecken mit Oberleitung elektrisch und nicht elektrifizierte Strecken mit

Diesel befahren. Da diese Fahrzeuge erst am Anfang ihrer Nutzungsdauer sind, besteht aus wirtschaftlichen Gründen der Wunsch der Région Grand Est, diese Bestandsfahrzeuge der Ausschreibung der Betriebsleistungen beizustellen.

Um einen einheitlichen Fahrzeugpark zusammen mit diesen Fahrzeugen schaffen zu können, wurde seitens der Région Grand Est vorgeschlagen, aus dem Coradia Polyvalent der Firma Alstom einen grenzüberschreitend einsetzbaren Fahrzeugtyp entwickeln zu lassen, der mit dem Bestandfahrzeug im Zugverband eingesetzt werden kann. D. h., die nur in Frankreich einsetzbaren Fahrzeuge dieses Typs können an Bahnhöfen mit Nachfragesprüngen auf die grenzüberschreitend einsetzbaren Fahrzeuge auf-, bzw. abgekuppelt werden, wie z.B. Hagenau.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Région Grand Est bereiterklärt, in Abstimmung mit den deutschen Aufgabenträgern (Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord und die Länder Saarland und Baden-Württemberg) sowie dem Land Rheinland-Pfalz, diese Fahrzeuge bei der Firma Alstom über bereits bestehende Rahmenverträge der Région Grand Est mit Alstom France zu bestellen und die hierfür erforderlichen Entwicklungskosten anteilig zu tragen. **Um die rechtzeitige Auslieferung und Zulassung der Fahrzeuge bis 12/2024 sicherstellen zu können, sind verbindliche Zusagen der deutschen Aufgabenträger gegenüber der Région Grand Est in der zweiten Maihälfte des Jahres 2019 bezüglich der Beteiligung an den Kosten für die Entwicklung und den Kauf der Fahrzeuge erforderlich.**

Kosten der grenzüberschreitend einsetzbaren Fahrzeuge

Bei den Kosten für die grenzüberschreitend einsetzbaren Fahrzeuge ist zu unterscheiden zwischen den Entwicklungskosten und den Kosten für den Kauf der Fahrzeuge.

a) Entwicklungskosten

Die Région Grand Est übernimmt von den Fahrzeugentwicklungskosten 50 %. Nach dem aktuellen Verhandlungsstand wird der Anteil des ZSPNV Süd an den Entwicklungskosten ca. 6,04 Mio € betragen, die innerhalb von zwei Jahren zu je ca. 3 Mio € der Région Grand Est erstattet werden müssen, da diese diesbezüglich in diesem Jahr in voller Höhe in Vorleistung gehen wird. Seitens der Région Grand Est werden daher die deutschen Aufgabenträger gebeten, zu prüfen, um die zwei Tranchen in diesem und dem nächsten Jahr finanziert werden können. Hierbei ist eine wahrscheinliche Förderung durch EU-Mittel (Interreg-Programm) noch nicht berücksichtigt.

b) Kosten für den Kauf der Fahrzeuge

Die Région Grand Est erwirbt die Fahrzeuge über den bestehenden Rahmenvertrag mit Alstom France. Die Beteiligung an den Kosten für den Kauf der Züge erfolgt entsprechend des Zug-km-Anteils des ZSPNV Süd.

Auf Basis dieses prozentualen Anteils fallen ab 12/2024 jährliche Kapitalkosten für die grenzüberschreitenden Fahrzeuge im Bereich des ZSPNV Süd von ca. 1,23 Mio € an. Diese Berechnung erfolgte unter folgenden Prämissen:

1. Berechnungsgrundlage sind die Kosten der grenzüberschreitenden Züge mit Preisstand 2018. Die Région Grand Est hat sich in diesem Zusammenhang be-reiterklärt, gegenüber den deutschen Aufgabenträgern das Risiko von Preisstei-gerungen bei der Fahrzeugproduktion bis zu deren Auslieferung zu überneh-men.
2. Abschreibung der Fahrzeugkosten über 30 Jahre ab 12/2024, d.h. garantierter Einsatz dieser Fahrzeuge in diesem Netz von 12/2024 bis 12/2054.
3. Für die deutschen Aufgabenträger fallen gegenüber der Région Grand Est keine Zinsen für die Finanzierung der Fahrzeuge an.
4. Sollte es gelingen, Interreg-Mittel zur Förderung der grenzüberschreitenden Zu-satzausstattung dieser Fahrzeuge zu akquirieren, werden diese zunächst zur Finanzierung der Kostensteigerungen bei der Fahrzeugproduktion eingesetzt. Stehen darüber hinaus weitere Interreg-Mittel zur Verfügung, werden diese un-ter den Aufgabenträgern nach ihrem jeweiligen Zug-km Anteil (für die grenz-überschreitenden Züge) aufgeteilt

c) Kostenvergleich gegenüber Fahrzeugen im Pfalznetz

Da der Großteil der Zug-km der grenzüberschreitenden Verbindungen in Frankreich anfällt, sind die jährlichen Kapitalkosten für den ZSPNV Süd um ca. 140 T€ niedriger, als wenn Fahrzeuge des Pfalznetzes mit neuen Antriebstechnologien bis nach Lauter-bourg und Wissembourg eingesetzt würden, da der Zweckverband diese zu 100 % finanzieren müsste (Berechnung der Kapitalkosten der Pfalznetzfahrzeuge auf 30 Jahre und bei optimalen Finanzierungsbedingungen von 1 %).

Ausschreibungsverfahren

Die Vergabe der Betriebsleistungen soll vsl. im Rahmen eines europäischen Verhand-lungsverfahrens erfolgen.

Die Fahrzeuge werden durch die Région Grand Est beschafft und dem Vergabever-fahren „beigestellt.“ Dies bedeutet, dass nur die Dienstleistung des Fahrens von Zügen an das EVU vergeben wird und die Fahrzeuge von der Région Grand Est gegen eine Miete zur Verfügung gestellt werden. Die Miete zahlen die Aufgabenträger an das Ei-senbahnverkehrsunternehmen als Teil der Zuschussrate, welche diese wieder an die Région weiterleitet.

In diesem Zusammenhang hat die Région Grand Est sicherzustellen, dass die Fahr-zeuge zur Betriebsaufnahme im Dezember 2024 rechtzeitig und vollzählig zur Verfö-gung stehen und eine vollständige Zulassung besitzen. In diesem Zusammenhang wird mit der Région Grand Est vereinbart, dass die Mietzahlungen der deutschen Auf-gabenträger erst dann erfolgen, wenn die grenzüberschreitenden Fahrzeuge die Ver-kehrsbedienung aufgenommen haben. Ferner werden in diesem Zusammenhang eventuell anfallende Vertragsstrafen zwischen den Vertragspartnern aufgeteilt, damit eventuelle Mehrkosten bei der Verzögerung der Betriebsaufnahme finanziert werden können.

Zur Fixierung aller relevanten Punkte dieses Projekts wird derzeit eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen den deutschen Aufgabenträgern, dem Land Rheinland-Pfalz sowie der Région Grand Est erarbeitet.

Beschlussvorschlag

Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sowie das Land Rheinland-Pfalz haben in Abstimmung mit den anderen am Projekt beteiligten Aufgabenträgern das Ziel, das grenzüberschreitende Zugangebot ab Dezember 2024 auf den Relationen

- **Neustadt – Landau – Wissembourg – Strasbourg**
- **Mannheim (Prüfung von Einzelzügen) /Karlsruhe – Wörth – Lauterbourg – Strasbourg**

deutlich zu verbessern und einen Taktfahrplan an allen Tagen der Woche anzubieten. Die Fahrplandetails werden in den nächsten Monaten erarbeitet.

Die Fahrzeuge werden durch die Région Grand Est beschafft und dem Vergabeverfahren beigelegt.

Nach dem aktuellen Verhandlungsstand wird der Anteil des ZSPNV Süd an den Entwicklungskosten ca. 6,04 Mio € betragen, die innerhalb von zwei Jahren zu je ca. 3 Mio € gegenüber der Région Grand Est finanziert werden müssen. Hierbei ist eine wahrscheinliche Förderung durch EU-Mittel (Interreg-Programm) noch nicht berücksichtigt. Das Land Rheinland-Pfalz wird den ZSPNV Süd mit den entsprechenden Mitteln in dieser Höhe ausstatten, damit dieser diese Verpflichtungen gegenüber der Région Grand Est erfüllen kann.

Des Weiteren ermächtigt die Verbandsversammlung den Vorstandsvorsitzer des ZSPNV Süd, eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung mit der Région Grand Est abzuschließen, auf Basis dieser die Région Grand Est die Fahrzeugbestellung auslösen kann.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 Öffentliche Sitzung

TOP 6 Mittelrheinbahn: Neue Fahrzeuge zwischen Mainz und Bingen ab Dezember 2020

Ausgangslage

Die Zugleistungen der Regionalbahn Mainz – Koblenz – Köln wurden im Jahr 2005 zusammen mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord sowie der Nahverkehr Rheinland GmbH europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag bekam damals das Verkehrsunternehmen Trans Regio, das seit Dezember 2008 diese Relation mit 17 Elektrotriebwagen des Typs „Desiro Mainline“ der Firma Siemens bedient. Der Verkehrsvertrag läuft bis Dezember 2023.

Steigende Fahrgastzahlen im Raum Köln

In den vergangenen Jahren sind insbesondere im Raum Köln die Fahrgastzahlen sehr stark angestiegen, so dass die heute dort angebotenen Doppeltraktionen (d.h. zwei gekuppelte Elektrotriebwagen) nicht mehr ausreichen. Vor diesem Hintergrund wurde seitens der Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit Trans Regio eine Konzeption erarbeitet, die künftig zwischen Remagen und Köln Dreifachtraktionen während des Berufsverkehrs ermöglicht.

Um diese Dreifachtraktionen im Kölner Raum realisieren zu können, müssen Fahrzeuge der Trans Regio, die zur Bedienung des Zwischentaktes Mainz – Bingen erforderlich sind, in die Region Köln verlagert werden. Dies ist notwendig, da heutige Neufahrzeuge nicht mehr mit den Fahrzeugen des Jahres 2008 kuppel- und steuerbar sind.

Infolge dessen müssen die nach „Norden“ verlagerten Elektrotriebwagen durch Neufahrzeuge ersetzt werden, die künftig in einem isolierten Fahrzeugumlauf im Zwischentakt Mainz – Bingen eingesetzt werden.

Neue Elektrotriebwagen zwischen Mainz und Bingen ab 12/2020

Die Kosten für die als Ersatz vorgesehenen sechs Elektrotriebwagen des Typs „Mireo“ der Firma Siemens werden dabei vollständig durch den Nahverkehr Rheinland und den Zweckverband Nord übernommen.

Diese Züge kommen ab 12/2020 zwischen Mainz und Bingen zum Einsatz, sind nahezu baugleich mit dem künftigen S-Bahnfahrzeug auf der S 6 Mainz – Worms – Mannheim, das ab 12/2021 die heute dort eingesetzten Elektrotriebwagen ersetzen wird und sind somit auf dem neuesten technischen Stand.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 öffentliche Sitzung

TOP 7 Sachstand Buskonzept Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund

Auf Basis des Beschlusses der 52. Verbandsversammlung am 04.07.2016 (TOP 9 der öffentlichen Sitzung) wurde das neue ÖPNV-Konzept für den Bereich des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund gestartet. Die Geschäftsstelle hatte bereits mit Sachstandsberichten am 02.06.2017 (TOP 3 der öffentlichen Sitzung) und am 05.12.2018 (TOP 7 der öffentlichen Sitzung) über den Projektstand informiert.

Projektergebnis

Der Landkreis Alzey-Worms hat das Konzept bereits im Jahr 2017 beschlossen. Damit verbunden wurde die Übernahme der Aufgabenträgerschaft für die Buslinien 440 (Bad Kreuznach – Wöllstein – Wendelsheim – Alzey), 445 (Armsheim – Flonheim – Wendelsheim) und 446 (Alzey – Heimersheim – Flonheim – Wendelsheim) durch den ZSPNV Süd vereinbart. Die Linien werden ab 01.08.2019 in Betrieb gehen und auf Basis einer eigenwirtschaftlichen Konzession durch DB Regio Bus Mitte betrieben werden.

Die Landkreise Mainz-Bingen (Beschluss am 22.03.2019), Birkenfeld (Beschluss am 18.02.2019) und Bad Kreuznach (Beschluss am 18.02.2019) haben zwischenzeitlich das ÖPNV-Konzept ebenfalls durch ihren jeweiligen Kreistag beschlossen.

Dieses ÖPNV-Konzept basiert dabei auf dem Grundgedanken, dass zusätzliche regionale Hauptlinien (bisher: RegioLinien) in die Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd übertragen werden, wenn im Gegenzug eine massive Aufstockung von lokalen, durch die Landkreise, bzw. kreisfreien Städte finanzierten Leistungen erfolgt.

Der ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd wird daher die Aufgabenträgerschaft für die nachfolgend aufgelisteten regionalen Hauptlinien übernehmen, welche neben allen Mittelzentren auch die Grundzentren in einer dem Rheinland-Pfalz-Takt vergleichbaren Angebotsqualität anbinden sollen. Bereits in Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd befindliche Linien(abschnitte) sind kursiv gedruckt:

Linie 230	<i>Bingen – Weiler bei Bingen – Waldalgesheim – Stromberg (- Rheinböllen – Simmern)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Simmern: SPNV Nord

Linie 240A	<i>Bad Kreuznach – Hargesheim – Windesheim – Schweppenhäuser – Stromberg – Warmsroth – Roth – Genheim – Waldalgesheim – Weiler bei Bingen - Bingen</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022

Linie 240B	<i>Bad Kreuznach – Bretzenheim – Langenlonsheim – Guldental – Windesheim – Schweppenhäuser - Stromberg</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022

Linie 250	<i>Bad Kreuznach – Rüdeshaim (Nahe) – Weinsheim – Waldböckelheim [- Oberstreit – Staudernheim] – Bad Sobernheim</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022

Linie 260	<i>Bad Sobernheim – Staudernheim – Odernheim – Rehborn [- Raumbach] – Meisenheim – Lauterecken</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.01.2022

Linie 630	<i>Mainz – MZ Hochschule – MZ Lerchenberg – Essenheim – Stackeden-Elsheim – Jugenheim – Partenheim – Wolfsheim – Sankt Johann – Sprendlingen – Badenheim – Pfaffen-Schwabenheim – Bad Kreuznach Bosenheim – Bad Kreuznach</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.04.2022

Linie 640	<i>Ingelheim – Großwinternheim – Schwabenheim – Stackeden-Elsheim – Nieder-Olm (- Zornheim – Mommenheim – Schwabsburg – Nierstein – Oppenheim)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.04.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Nieder-Olm – Oppenheim: Landkreis Mainz-Bingen

Linie 660	<i>Mainz – MZ Hechtsheim – Gau-Bischofsheim [- Lörzweiler/Harxheim] – Mommenheim – Selzen – Hahnheim – Köngernheim – Udenheim – Bechtolsheim – Biebelnheim – Gau-Odernheim – Framersheim – Schafhausen – Alzey</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.04.2022

Linie 800	<i>Idar-Oberstein – IO Tiefenstein – Kirschweiler Brücke – Kempfeld-Katzenloch – Allenbach (– Deuselbach Hunsrückhaus – Thalfang – Trier)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Trier: SPNV Nord

Linie 830	<i>Idar-Oberstein – Rötweiler – Oberbrombach – Niederbrombach – Niederhambach-Burbach – Elchweiler – Schmißberg – Birkenfeld – Neubrücke – Hoppstädten – Heimbach</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022

Linie 840	<i>Idar-Oberstein – IO Tiefenstein – Hettenrodt – Kirschweiler – Kempfeld – Wildenburg – Schauern – Bruchweiler (– Morbach – Hochmoselübergang – Wittlich)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Wittlich: SPNV Nord

Linie 850 [nur Mo-Fr]	<i>Idar-Oberstein – Vollmersbach – Veitsrodt – Herborn – Mörschied – Weiden – Hottenbach – Hellertshausen – Stipshausen – Rhaunen</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022

Linie 851 [nur Sa+So]	<i>Idar-Oberstein – Vollmersbach – Veitsrodt – Niederwöresbach – Herrstein – Mörschied – Weiden – Hottenbach – Stipshausen – Rhaunen</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022

Linie 855 [nur Mo-Fr]	<i>Idar-Oberstein – Vollmersbach – Veitsrodt – Niederwöresbach – Herrstein (- Breienthal – Rhaunen – Flughafen Hahn)</i>
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022

Weitere Aufgabenträger	Herrstein – LK-Grenze BIR/RHK: Landkreis Birkenfeld; LK-Grenze BIR/RHK – Flughafen Hahn: Rhein-Hunsrück-Kreis
------------------------	--

Linie 860	Kirn – Oberhausen – Hennweiler – Hahnenbach – Bruchried-Rudolfshaus – Bundenbach – Rhaunen
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022

Linie 880	Neubrücke – Birkenfeld – Brücken – Abentheuer – Böffink (- Muhl – Hermeskeil)
Geplanter Startzeitpunkt	01.08.2022
Weiterer Aufgabenträger	Abschnitt Verbandsgrenze ZSPNV Süd/SPNV Nord – Hermeskeil: SPNV Nord

Darüber hinaus werden zwei weitere Buslinien in die Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd im Rahmen einer Umbestellung des Linienbündels Wonnegau-Altrhein (siehe TOP 8 dieser Verbandsversammlung) überführt.

Prognostizierte Kosten

Nach aktuellem Projektstand werden für den ZSPNV Süd jährliche Kosten in Höhe von 6,5 – 7,2 Millionen Euro entstehen.

Das Land erklärt sich bereit, die regionalen Hauptlinien im ÖPNV-Konzept des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN) zu finanzieren und weist dem Zweckverband hierfür die entsprechenden Finanzmittel zu.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung des ZSPNV Süd beschließt die Aufgabenträgerschaft für die oben genannten neuen regionalen Hauptlinien zum jeweils genannten Startzeitpunkt. Das Land weist dem ZSPNV Süd hierfür die entsprechenden Finanzmittel zu.

Die Aufgabenträgerschaft auf den o.g. Linien wird durch den ZSPNV Süd unter der Voraussetzung übernommen, dass die betroffenen Landkreise und kreisfreien Städte die im Rahmen des ÖPNV-Konzepts in ihrem Verantwortungsbereich beschlossenen Angebotsverbesserungen ebenfalls umsetzen und für die Dauer des abzuschließenden gemeinsamen Verkehrsvertrages grundsätzlich aufrechterhalten.

Zur Umsetzung der Linien wird die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd dazu ermächtigt, diese gemäß der gültigen Rechtslage im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen und – sollte es keine eigenwirtschaftlichen Anträge geben – das Vergabeverfahren durchzuführen. Der ZSPNV Süd strebt hierbei gemeinsame Vergabeverfahren mit beteiligten Mitgliedern des ZSPNV Süd und dem RNN im Sinne der Linienbündelung an (analog der Verfahrensweise beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar).

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 öffentliche Sitzung

TOP 8 Linienbündel „Wonnegau-Altrhein“

Wie bereits im Rahmen des TOP 7 der öffentlichen Sitzung der Verbandsversammlung des ZSPNV Süd am 05.12.2018 ausgeführt, ist im Zusammenhang mit der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes im Bereich des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN) vorgesehen, zwei weitere Buslinien in die Aufgabenträgerschaft des ZSPNV Süd zu überführen und dort das Angebot umfassend zu verbessern. Hierbei handelt es sich um die folgenden Linien:

- 430: Alzey – Framersheim – Westhofen – Abenheim – Worms
- 432: Guntersblum – Eich – Worms Hbf

Diese Leistungen sollen Bestandteil des schon bestehenden Linienbündels Wonnegau-Altrhein werden. Wie auch das Linienbündel Alzey-Worms Nord wird dieses ebenfalls von DB Regio Bus Mitte betrieben. Für die Zusatzbestellung wurde seitens der Vergabestelle – des VRN – ein Angebot für die Umstellung eingeholt.

Die Einführung der genannten Linien geht zusätzlich mit umfangreichen Mehrverkehren auf den lokalen Buslinien innerhalb des Landkreises Alzey-Worms einher.

Geplanter Betriebsstart ist der 1. August 2019. Nach Mitteilung der DB Regio Bus Mitte könnte es jedoch sein, dass dieser auf den 14. Oktober 2019 verschoben werden muss, um genügend Zeit für die Gewinnung des erforderlichen Personals zu haben. Der jährliche Zuschuss für den ZSPNV Süd beträgt im ersten Jahr rund 1,7 Millionen €, die im Jahr 2019 aufgrund des Betriebsstarts im Herbst anteilig berechnet werden. Der Vertrag wird bis zum 8. Juni 2024 abgeschlossen.

Durch den Eintritt des ZSPNV Süd als Vertragspartner in das Linienbündel Wonnegau-Altrhein ergibt sich der nachfolgend dargestellte Finanzierungsschlüssel.

	Status Quo	Angebot Mehrverkehre	neu ab 2019
Fahrplan-km	1.505.000	957.000	2.462.000
€/Jahr	1.362.000,00 €	2.955.000,00 €	4.317.000,00 €
Anteil Zweckverband SPNV	- €		1.679.313,00 €
Anteile			
Landkreis Alzey-Worms	59,8%		42,9%
Zweckverband SPNV RLP Süd	0,0%		38,9%
Stadt Worms	34,4%		15,7%
Kreis Mainz-Bingen	5,7%		2,4%
Kreis Bad Dürkheim	0,1%		0,1%

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung des ZSPNV Süd beschließt die Übernahme der Aufgabenträgerschaft der Linien 430 (Alzey – Framersheim – Westhofen – Aabenheim – Worms) und 432 (Guntersblum – Eich – Worms Hbf) durch den ZSPNV Süd zum 1. August 2019. Bei Verzögerungen der Betriebsaufnahme finanziert der ZSPNV Süd die genannten Linien erst zu einem späteren Zeitpunkt. Das Land weist dem ZSPNV Süd hierfür die entsprechenden Finanzmittel zu.

Die Aufgabenträgerschaft auf den o.g. Linien wird durch den ZSPNV Süd unter der Voraussetzung übernommen, dass die betroffenen Landkreise und kreisfreien Städte die im ÖPNV-Konzept in ihrem Bereich beschlossenen Angebotsverbesserungen ebenfalls umsetzen und für die Dauer des abzuschließenden gemeinsamen Verkehrsvertrages grundsätzlich aufrechterhalten.

Zur Umsetzung der Linien wird die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd ermächtigt, das vorliegende Angebot der DB Regio Bus Mitte GmbH anzunehmen und alle erforderlichen vertraglichen Voraussetzungen zu schaffen, um den ZSPNV Süd in den bestehenden Vertrag als gleichberechtigten Partner aufzunehmen.

Ferner wird der Vorstandsvorsitzer des ZSPNV Süd ermächtigt, diesen dann zu unterzeichnen.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 öffentliche Sitzung

TOP 9 Vergabe der BusRegioLinien 640 – 650 - 660

Die Konzessionen der BusRegioLinien 640 (Ingelheim – Nieder-Olm), 650 (Mainz – Stackeden-Elsheim – Sprendlingen) und 660 (Mainz – Alzey) laufen zum 31.12.2020 aus. Derzeit werden diese Verkehre eigenwirtschaftlich durch die DB Regio Bus Mitte erbracht.

Entsprechend der Beschlüsse der Verbandsversammlung des ZSPNV Süd ist vorgesehen, diese Linien zukünftig in das entsprechende Linienbündel des Buskonzeptes des Rhein-Nahe Nahverkehrsverbundes (RNN) zu integrieren. Der Harmonisierungszeitpunkt für die Linien in der betroffenen Region ist der 31. März 2022. Für die Übergangszeit (15 Monate) sollen die Linien 640, 650 und 660 gemeinsam im Wettbewerb vergeben werden. Dies wurde entsprechend der EU-Verordnung 1370 im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Sollte bis Ende der gesetzlichen Frist (26. Mai 2019) kein eigenwirtschaftliches Angebot vorliegen, wird eine öffentliche Ausschreibung gestartet werden.

Erfolgt eine Ausschreibung der Betriebsleistungen, beabsichtigt die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd nach Eingang und Auswertung der Angebote möglichst schnell, den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen. Das Fahrplanangebot soll dabei grundsätzlich den derzeit bestehenden Umfang umfassen.

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt die Vorlage zur Kenntnis und beauftragt die Geschäftsstelle des ZSPNV Süd mit der Durchführung einer Ausschreibung der Betriebsleistungen auf den o.g. Linien – sofern kein eigenwirtschaftliches Angebot eingeht.

Im Falle einer Ausschreibung wird der Vorstandsvorsteher nach Zuschlag des wirtschaftlich günstigsten Angebotes ermächtigt, den Verkehrsvertrag mit dem zukünftigen Betreiber abzuschließen.

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

59. Verbandsversammlung am 17.05.2019 Öffentliche Sitzung

TOP 10 Kosten-, Nutzenuntersuchungen für die (stillgelegten) Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim (-Rülzheim)

Ausgangslage

Die Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim sind seit Juni 1984, bzw. September 1983 für den Personenverkehr stillgelegt. Bis Mitte der 1990er Jahre wurde auf beiden Strecken noch ein bescheidener Güterverkehr durchgeführt, der dann eingestellt wurde, so dass beide Strecken derzeit stillgelegt sind.

Beide Bahnlinien sind bis heute für den Eisenbahnverkehr rechtlich gewidmet. Auf der Strecke Landau – Germersheim hat sich auf dem Streckenabschnitt Landau-Bornheim – Westheim ein touristischer Fahrraddraisinenbetrieb etabliert, die Schieneninfrastruktur der Bahnlinie Landau – Herxheim wird derzeit nicht genutzt, ist aber wie auch der nicht für den Draisinenverkehr genutzte Streckenabschnitt der Strecke Landau – Germersheim durch einen Trassensicherungsvertrag des Landes mit der DB Netz AG im Bestand geschützt.

Die Sinnhaftigkeit einer Streckenreaktivierung wurde letztmalig bei der Bahnstrecke Landau – Germersheim im Jahre 1999 und bezüglich der Strecke Landau – Herxheim im Jahr 2004 analysiert. Beide Untersuchungen ergaben damals, dass es aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll wäre, diese Bahnstrecken wieder für den Personenverkehr in Betrieb zu nehmen.

Da seit dieser Untersuchungen 15 – 20 Jahre vergangen sind und sich in dieser Zeit die angrenzenden Kommunen weiterentwickelt haben, erscheint es sinnvoll, erneut für beide Bahnstrecken eine Kosten-, Nutzenuntersuchung durchzuführen, d.h. zu analysieren, ob eine Reaktivierung dieser Bahnstrecken für den Personenverkehr sinnvoll ist.

Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU)

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, eine Nutzen-, Kostenuntersuchung für beide Bahnstrecken unter Berücksichtigung der heutigen Rahmenbedingungen durchzuführen.

Bezüglich der Bahnlinie Landau – Germersheim soll die Reaktivierung als Eisenbahnstrecke untersucht werden.

Die Wiederinbetriebnahme der Strecke Landau – Herxheim ist dagegen nur als integraler Bestandteil der Stadtbahn Karlsruhe denkbar, da das Gelände des ehemaligen Bahnhofes Herxheim durch die Deutsche Bahn AG an die Gemeinde Herxheim verkauft wurde und mittlerweile überbaut ist. Wie bei der NKU im Jahre 2004 soll daher eine Linie der Stadtbahn Karlsruhe über Wörth bis nach Rülzheim, von dort weiter als Neubaustrecke bis nach Herxheim, durch die Ortslage Herxheim hindurch und zwischen Herxheim und Landau auf der Trasse der stillgelegten Eisenbahnstrecke bis zum Bahnhof Landau untersucht werden.

Bei der Erstellung der Kosten-, Nutzenuntersuchungen, die für jede Strecke separat erfolgt, wird folgende Vorgehensweise vorgeschlagen:

1. Das Land beauftragt in Abstimmung mit dem ZSPNV Süd die DB Netz AG als Eigentümerin der Strecke Landau - Germersheim mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Leistungsphase 1 HOAI) für die Reaktivierung der Strecke, um eine Grobkostenschätzung zu erhalten.
2. Ebenso wird bei der Strecke Landau – Herxheim (-Rülzheim) verfahren. Das Land beauftragt in Abstimmung mit dem ZSPNV Süd die Albtalbahnverkehrsgesellschaft (AVG=Betreiber des Karlsruher Stadtbahnnetzes) mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie (Leistungsphase 1 HOAI) für die Reaktivierung der Strecke Landau – Herxheim und die Neubaustrecke zwischen Herxheim und Rülzheim, um eine Grobkostenschätzung zu erhalten.
3. Der Zweckverband Süd führt eine Preisanfrage bei mehreren Ingenieurbüros durch, die Referenzen im Bereich der Erstellung von Nutzen-, Kostenuntersuchungen haben.
4. An der Finanzierung der Kosten für die Nutzen-, Kostenuntersuchung beteiligen sich der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr, die Landkreise Germersheim, Südliche Weinstraße, die Stadt Landau sowie das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau nach einem noch zu definierenden Finanzierungsschlüssel.

5. Auf der Basis der Ergebnisse der Grobkostenschätzungen erfolgt eine erste Bewertung mittels NKU. Sollte sich hierbei herausstellen, dass der Nutzen-, Kostenquotient deutlich unter dem Wert „1“ liegt (der für eine Förderfähigkeit zwingend erforderlich ist), werden die Untersuchungen an dieser Stelle beendet.
6. Erscheint ein NKU-Faktor > 1 nach Durchführung der Grobkostenschätzung erreichbar, wird durch das Land eine Vorentwurfsplanung (Lph 2 HOAI) bei der DB Netz AG (für die Strecke Landau – Germersheim), bzw. bei der AVG (für die Strecke Landau – Herxheim – Rülzheim) in Auftrag gegeben. Die Kosten hierfür trägt das Land. Nach Vorlage dieser Planung erfolgt eine Evaluierung der NKU.

Beschlussvorschlag

Die Geschäftsstelle des Zweckverbandes wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau eine Kosten-, Nutzenuntersuchung für eine Reaktivierung der derzeit stillgelegten Bahnstrecken Landau – Germersheim sowie Landau – Herxheim (-Rülzheim- Karlsruhe) durchzuführen.

Die betroffenen Gebietskörperschaften, d.h. die Landkreise Germersheim, Südliche Weinstraße und die Stadt Landau erklären zusammen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr ihre Bereitschaft, diese Nutzen-, Kostenuntersuchungen mitzufinanzieren. Der Finanzierungsschlüssel wird nach Auswahl des Ingenieurbüros mit dem besten Preis-, Leistungsverhältnis einvernehmlich festgelegt.

Die Kosten für die erforderlichen Infrastrukturuntersuchungen werden durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau getragen.