

# **77. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd**

**Öffentliche Sitzung  
am 03.03.2026 in der Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße**

# **TOP 1 Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# **TOP 2 Protokoll der 76. Verbandsversammlung, Genehmigung der Tagesordnung**

**03.03.2026**

**77. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# **TOP 3 Infrastrukturmaßnahmen auf der Schiene und bei den regionalen Buslinien**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# **TOP 3 Infrastrukturmaßnahmen auf der Schiene und bei den regionalen Buslinien**

## **TOP 3.1**

### **Update Jahresbaustellen und Generalsanierungen**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# Baustellensituation rund um Mainz

- Die Baustellensituation rund um Mainz war in den ersten Wochen des Jahres (fast schon erwartungsgemäß) aus dem Ruder gelaufen.

ZUGVERKEHR GESTÖRT

## Defekte Gleise und Entgleisung: Zug-Chaos in Mainz und Rheinhessen

Wegen Baustellen, einer Entgleisung und defekter Gleise kommt es zu massiven Zugausfällen rund um Mainz. Nun gibt es scharfe Kritik an der Deutschen Bahn.

Bauarbeiten bei Mainz

## Bahn-Chaos im Rhein-Main-Gebiet: Diese Verbindungen fallen aus

Von t-online, osf

Aktualisiert am 01.02.2026  
Lesedauer: 2 Min.

Ingelheim

Wir sind VRM

## Bahn bricht Versprechen: keine Züge von Mainz nach Ingelheim

aus [Rosenmontag](#)

[Thema folgen](#)



GROßBAUSTELLE

## Massive Einschränkungen im Zugverkehr rund um Mainz bis März

Die Deutsche Bahn modernisiert weiter den Knotenpunkt Mainz. Das führt bis Anfang März zu Zugausfällen und Ersatzverkehr, auch auf der Strecke zum Frankfurter Flughafen.

- Die ohnehin schon unter erheblichem Druck seitens der DB entwickelten Ersatzkonzepte mussten wegen schadhafter Gleise in Ingelheim sowie einer folgenschweren Entgleisung auf der hessischen Strecke Wiesbaden – Frankfurt/M kurzfristig angepasst werden.
- Für den dann zwingend notwendigen Schwellenwechsel für letztendlich zwei Bahnhofsgleise mussten kurzfristig zahlreiche Züge entfallen, der hierfür angesetzte Zeitraum musste mehrfach verlängert werden.
- Die in Presseverlautbarungen der DB benutzten Formulierungen, man würde die Ersatzkonzepte mit den Unternehmen abstimmen, könnten den Schluss zulassen, die DB InfraGo als Verursacherin der Misere kümmere sich um die zwingend notwendigen, komplexen und sehr kurzfristig umzusetzenden Buskonzepte.
- Es ist jedoch festzuhalten, dass die Erarbeitung der Ersatzverkehrskonzepte unter der Leitung und Koordination der Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erfolgt ist. Die DB InfraGo unterstützt hier nicht. Ganz im Gegenteil werden die AT und EVU von der DB InfraGo oftmals vor vollendete Tatsachen gestellt.

Die Geschäftsstelle hatte die DB InfraGo deshalb aufgefordert, einen kurzfristig umzusetzenden „Dreiklang“ im Umgang mit den Baustellen rund um Mainz und am linken Rhein zu realisieren:

1. Sofortige Überarbeitung der Baustellenplanung, um unverhältnismäßige Angebotsverschlechterungen möglichst zu vermeiden und eine beherrschbare Betriebsführung herzustellen.
2. Eine ehrliche und transparente Darstellung dessen, was die Fahrgäste in den nächsten vier Jahren erwartet.
3. Eine umfassende Entschuldigungsaktion. Die aktuellen und künftigen Zumutungen sind zu groß.

Leider hat sich die DB InfraGo bis zum Erstellen dieser Präsentation, weder bei den Kundinnen und Kunden entschuldigt, noch die Baustellenplanung überarbeitet

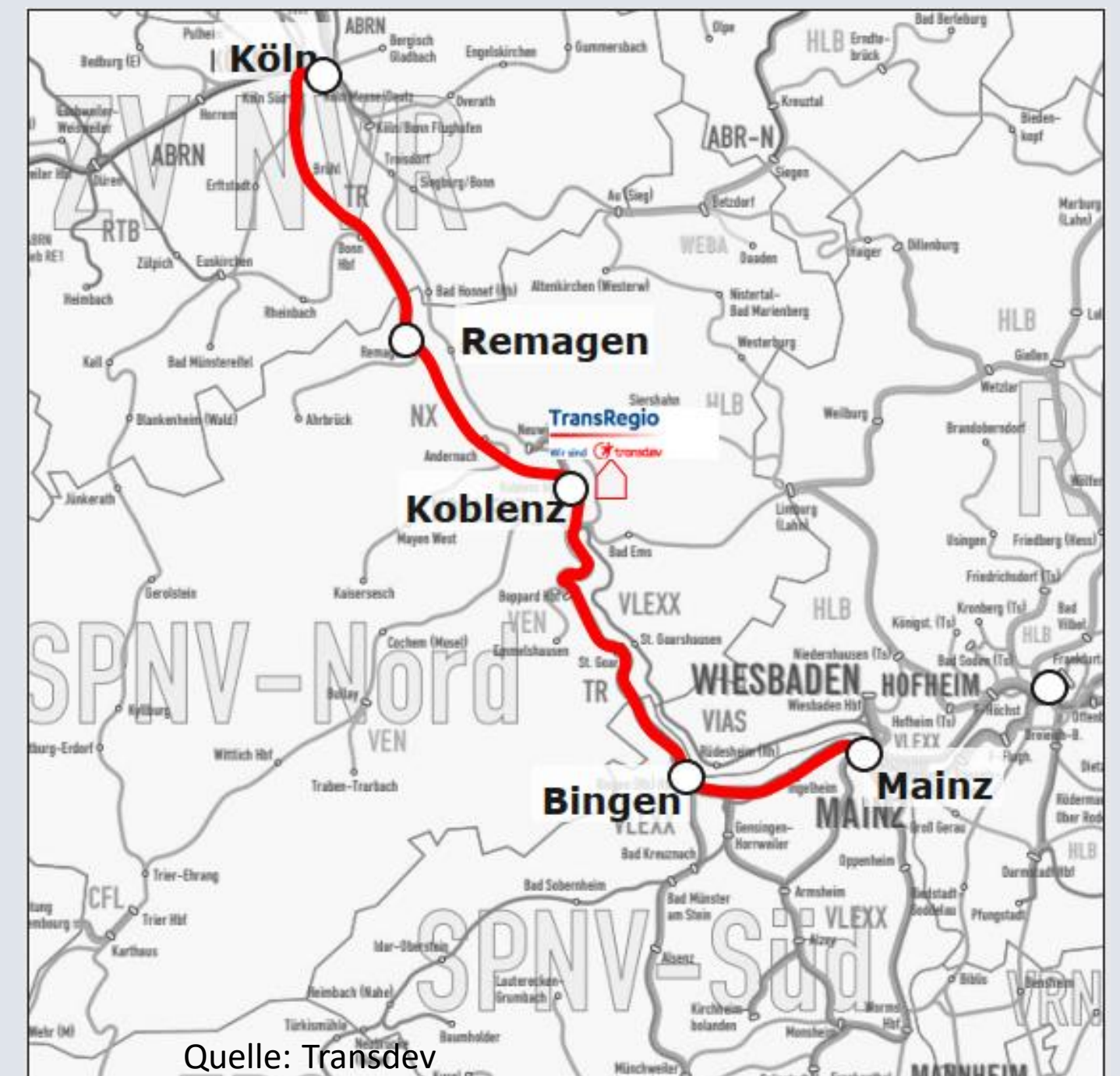
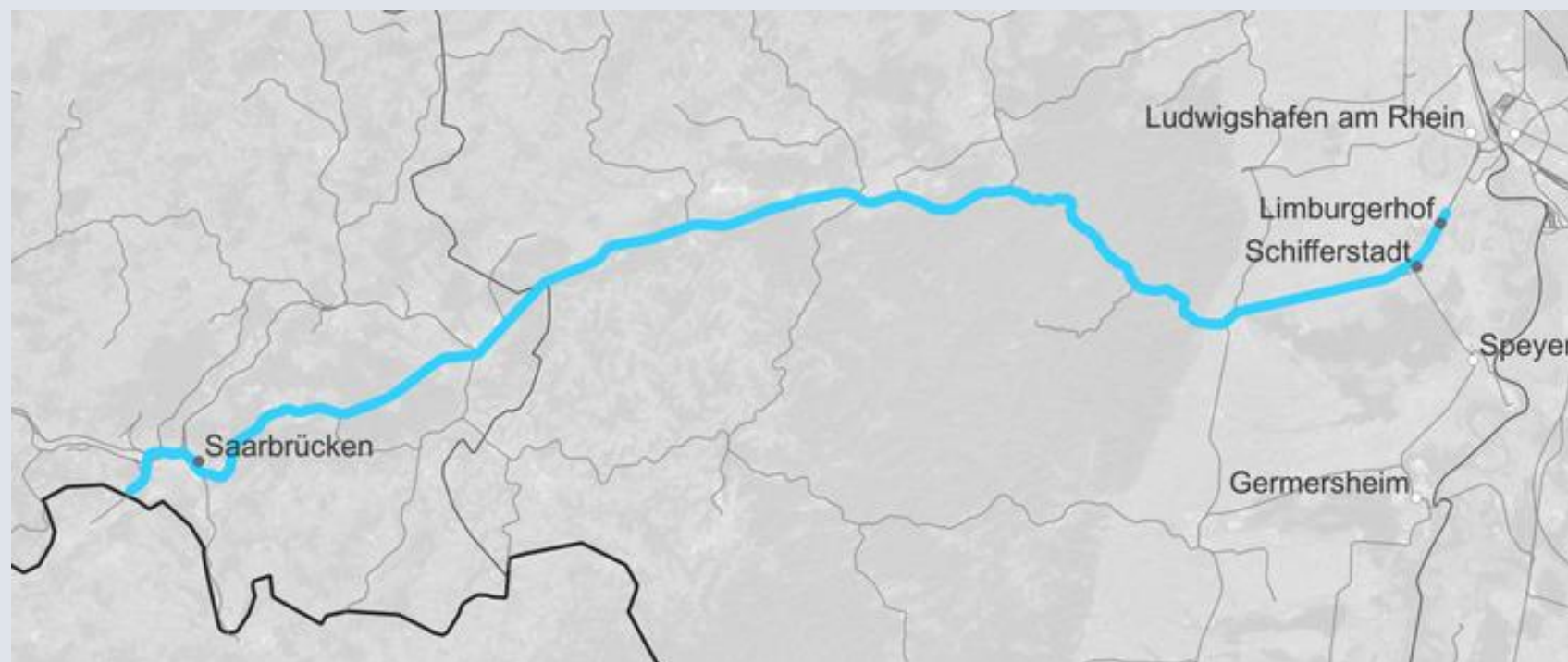
## **Sanierung der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim**

- Zwischen dem 30.05.2026 und dem 10.07.2026 gilt ein Baufahrplan aufgrund der Sanierung der (alten) Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim.
- Dieser ist zwischen DB InfraGo, DB Fernverkehr, ZÖPNV Süd und der NVBW abgestimmt
- Leider müssen jedoch durch nachgeschobene zusätzliche Baustellen beiderseits des Rheins zeitweise weitere Züge entfallen.

- Auf dieser Strecke sind in den kommenden Monaten und Jahren folgende Arbeiten auszuführen:
  - a) Sanierung der Bahndämme wegen Tierbauten
  - b) Oberbauprogramm (Schotter, Schwellen, Gleise)
  - c) Modernisierung von vier Stationen südlich und nördlich Landau
  - d) ESTW (elektronisches Stellwerk) Südpfalz zur Ablösung der Alttechnik in Winden und Kandel
  - e) Errichtung der beiden Oberleistungsinselanlagen für die Akku-Züge in Landau sowie im Bahnhof Winden
  
- Wegen u.a. den Lieferverzögerungen für die Stellwerktechnik wird der Sperrzeitraum im Jahr 2026 nochmals reduziert. Vorgesehen ist nun, den Streckenabschnitt Landau - Kandel von Ende Juli bis Ende September rund 9 Wochen zu sperren. Das Ersatzkonzept wird aktuell überarbeitet.
  
- Die weiteren o.g. Arbeiten werden nun in den Jahren 2027 bis vrsl. 2030 jedes Jahr zu mehreren mehrwöchentlichen Sperrpausen auf der Strecke führen. Eine noch bessere Bündelung sei nach Angaben der DB InfraGo nicht möglich.

# Generalsanierungen der DB InfraGo

- Die DB InfraGo AG als Netzeigentümer und Netzbetreiber plant in den kommenden Jahren, hochbelastete Strecken im Verfahren der „Generalsanierung“ möglichst gesamthaft zu sanieren.
- In den Jahren 2028 und 2029 wird das Verbandsgebiet des ZÖPNV Süd massiv von zwei Generalsanierungen betroffen sein. Diese sind:
  - **Erstes Halbjahr 2028 (04.02. – 07.07.2028):**  
linke Rheinstrecke (Köln – Koblenz – Mainz)
  - **Zweites Halbjahr 2029 (22.06. – 07.12.2029):**  
POS Nord (Saarbrücken – K'lautern – Ludwigshafen)



Quelle: Transdev

Für beide Generalsanierungen soll es vorangehende Totalsperrungen für vorbereitende Maßnahmen geben.

- Für die linke Rheinstrecke sollen diese an insgesamt 10 Wochenenden im Jahr 2027 stattfinden
- Für die POS-Nord ist diese Ende 2028 als durchgehende 8 Wochen-Sperrung geplant.

Die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd hält das Konzept der Generalsanierung im Grundsatz weiter für den richtigen Weg, Eisenbahnstrecken unter Zusammenfassung aller in Frage kommenden Gewerke zu sanieren und gleichzeitig zu modernisieren.

**Bei beiden Strecken erscheint die Distanz der Sperrung (Linker Rhein 178 km sowie POS Nord ca. 130 km) aber in Bezug auf die erforderlichen Ersatzverkehre für viel zu risikobehaftet und für die Kunden aufgrund der erheblichen Fahrzeitverlängerungen unzumutbar.**

**Positiv hervorzuheben sind die während der Generalsanierung der linken Rheinstrecke geplanten Infrastrukturverbesserungen. Diese sind im Bereich des ZÖPNV Süd:**

- Reaktivierung eines vor vielen Jahren stillgelegten und angebauten Überholgleises in Uhlerborn (Fahrtrichtung Mainz – Bingen)
- Bau eines neuen Bahnsteiges in Ingelheim an einem bisher nur für Durchfahrten genutzten Hauptgleises (Gleis 3 des Bahnhofs Ingelheim). Somit Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Ingelheim
- Auftakt für die Inbetriebnahme eines digitalen Stellwerks für den Knoten Mainz einschließlich der Einrichtung des sogenannten Gleiswechselbetriebes im Bereich Ingelheim sowie Ersatz der Altstellwerke in Ingelheim, Uhlerborn und Gau Algesheim aus den 1950er Jahren.
- Einbau zusätzlicher Weichen und Elektrifizierung eines weiteren Gleises im Bereich des Bahnhofs Bingen Stadt, wodurch das Gleis der Rheinhessenbahn (Bingen Stadt – Alzey – Worms) künftig auch für elektrischen oder batterieelektrischen Zugbetrieb genutzt werden kann.

# Generalsanierungen der DB InfraGO – linke Rheinstrecke

Die grundhafte Sanierung aller Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Mainz und Bacharach, die in den vergangenen Jahren noch nicht modernisiert wurden:

- a) Niederheimbach
- b) Trechtingshausen
- c) Bingen Hbf.
- d) Bingen Stadt
- e) Bingen Gaulsheim
- f) Gau Algesheim (Verlängerung des Mittelbahnsteiges auf 210 m)
- g) Ingelheim, neuer Außenbahnsteig
- h) Uhlerborn
- i) Budenheim
- j) Mainz-Mombach

## **BESCHLUSSVORSCHLAG**

**Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis und bekräftigt den Beschluss vom 9. Dezember 2025. 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.**

# TOP 3 Infrastrukturmaßnahmen auf der Schiene und bei den regionalen Buslinien

## TOP 3.2

Finanzierung der Schieneninfrastrukturmaßnahmen in  
Rhein Hessen und in der Pfalz in den kommenden Jahren

03.03.2026

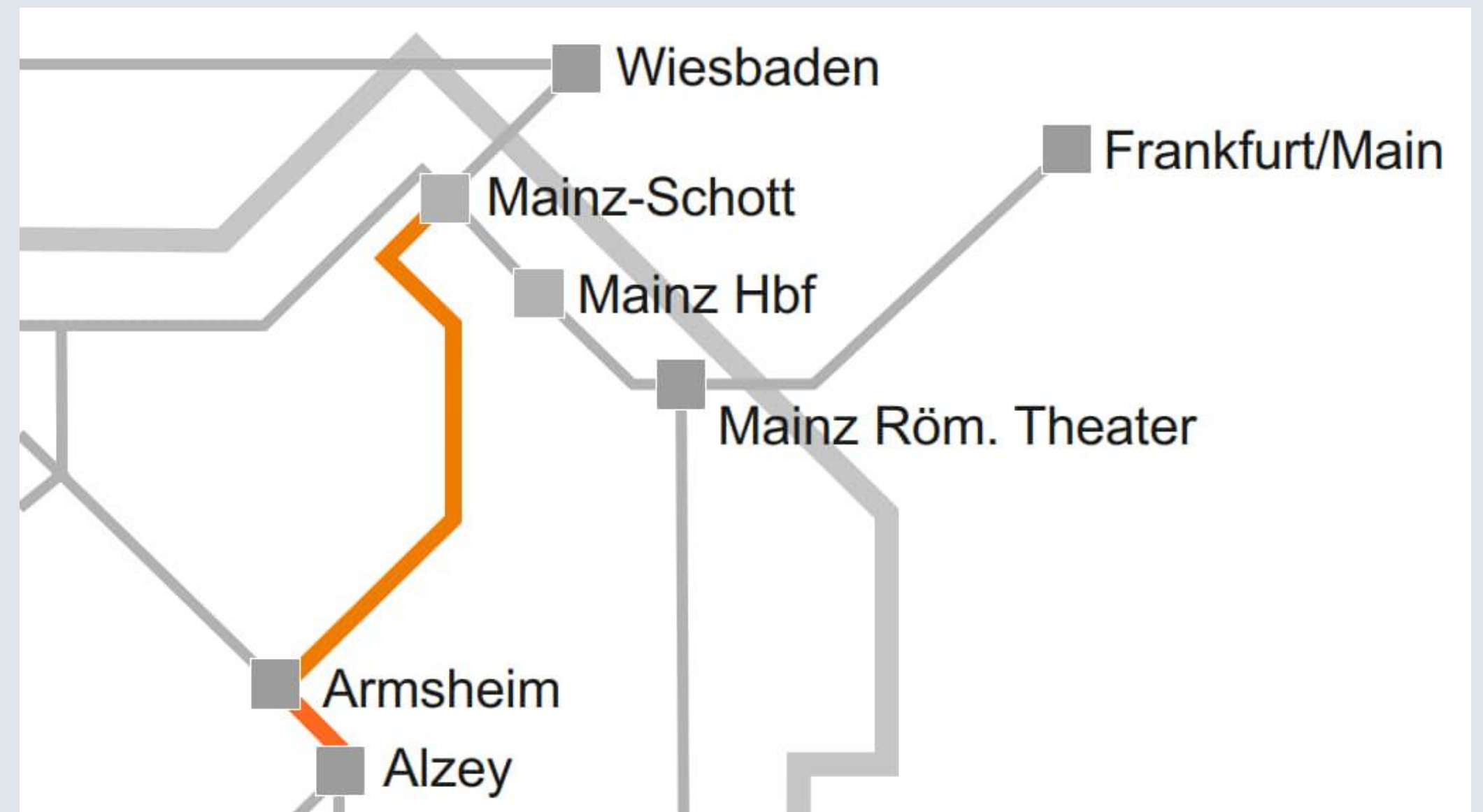
77. Versammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-  
Pfalz Süd – öffentliche Sitzung

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt finanzieren der ZÖPNV Süd, bzw. das Land Rheinland-Pfalz die Planungen der folgenden Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen einer Anschubfinanzierung:

1. Machbarkeitsuntersuchung **Beseitigung eingleisiges „Nadelöhr“ Einfahrt Bingen Hbf.** von der Nahestrecke
2. Machbarkeitsuntersuchung **Ausbau Knoten Mainz** (Infrastrukturergänzungen, vgl. TOP 4.2 74.VV)  
Diese beinhaltet folgende Einzelmaßnahmen:
  - Reaktivierung des Bahnsteiges 13 zur Erhöhung der Bahnsteigkapazitäten
  - Drittes Gleis Mainz-Mombach – Mainz Hbf. zur Schaffung einer höheren Betriebsqualität und höheren Kapazitäten
  - Zusätzliches Abstellgleis im Vorfeld des Mainzer Tunnels zur Erhöhung der Kapazitäten für beginnende und endende Zugfahrten im Mainzer Hbf. mit deutlich geringerem Rangieraufwand

## 3. Machbarkeitsuntersuchung Ausbau der Bahnstrecke Mainz – Alzey

- Dadurch u.a. Verringerung der Reisezeit Mainz – Alzey und Erhöhung der Betriebsqualität durch Ergänzung zweigleisiger Abschnitte



## 4. Machbarkeitsuntersuchung zur Umstellung des Schienennetzes in Rheinhessen, an der Nahe sowie an der nördlichen und mittleren Weinstraße in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre auf elektrische Züge

- Die DB InfraGo wird im Auftrag des ZÖPNV Süd eine Machbarkeitsuntersuchung zum Einsatz von elektrischen bzw. batterieelektrischen Fahrzeugen in den heutigen Netzen „Dieselnetz Südwest“ Lose 1 + 2 und Pfalznetz Los 2 erstellen, mit dem Ziel, diese Strecken in der zweiten Hälfte der 2030er-Jahre auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge umzustellen.
- Mit der Umstellung dieser Netze verfolgt der ZÖPNV Süd das Ziel, bis zum Ende der 2030er-Jahre im gesamten Verbandsgebiet den SPNV auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge umzustellen und damit einen großen Beitrag für einen nachhaltigeren ÖPNV zu leisten.



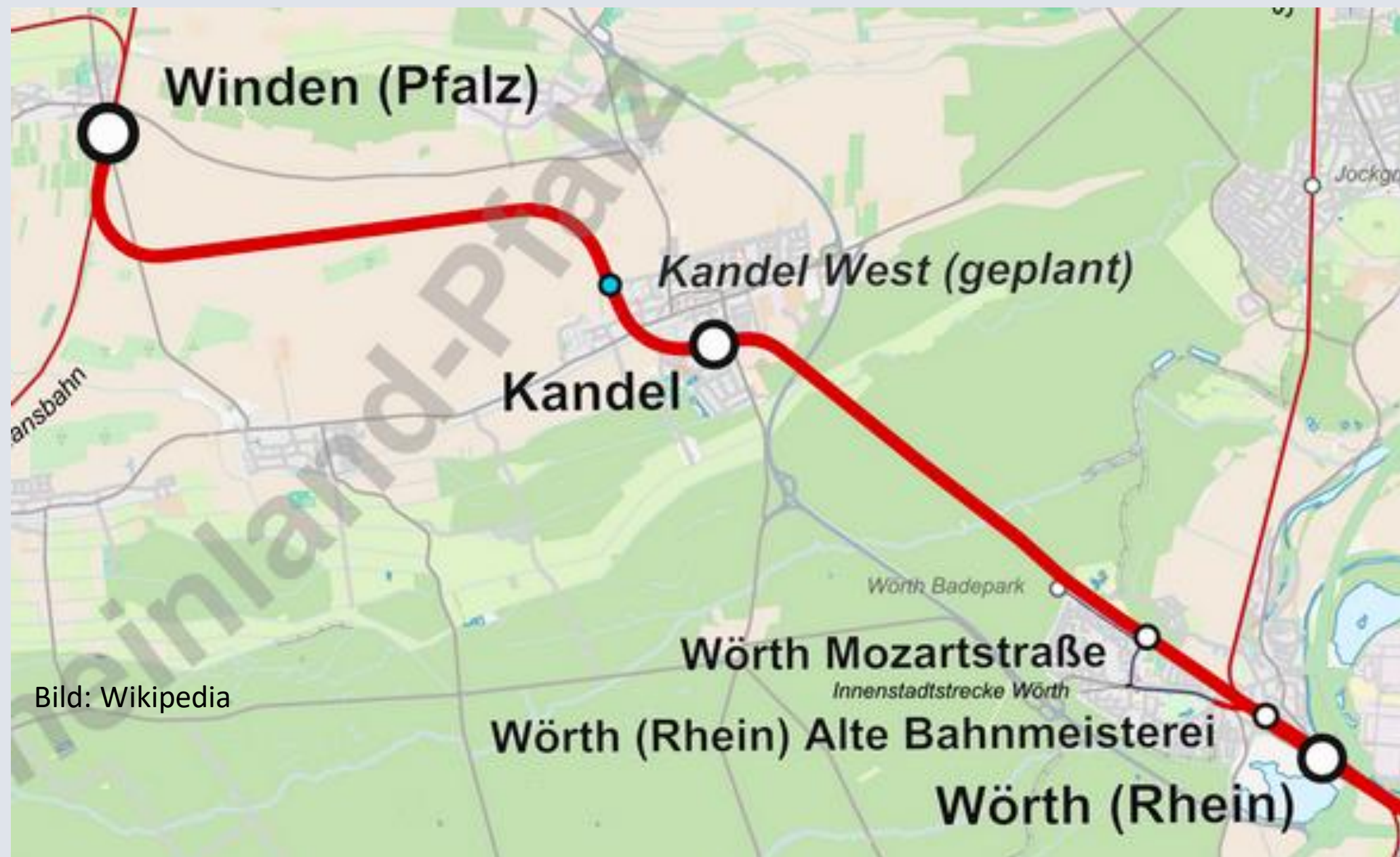
## 5. Projekt „Stationsoffensive“

Der ZÖPNV Süd verfolgt dieses Projekt mit dem Ziel, mehr Gemeinden einen direkten Zugang zum SPNV zu ermöglichen. Die Stationsoffensive enthält folgende geplante Bahnhaltepunkte:

- Bad Kreuznach-Planig oder Michelin/Lidl
- Bad Kreuznach-Rheingrafenstraße
- Bad Kreuznach-Pfingstwiese
- Niederhausen
- Idar-Oberstein-Weierbach
- Obersaulheim
- Worms-West
- Kaiserslautern Nord
- **Sulzheim** – Dieses Projekt wird gemäß einem aktuellen Beschluss der Gemeinde Sulzheim nicht mehr weiterverfolgt
- **Mainz-Schott** (nachrichtliche Erwähnung, da Finanzierung der Planungsleistungen durch das Land und später ergänzend durch das Bundes-GVFG)

## 6. Machbarkeitsuntersuchung zweigleisiger Ausbau zwischen Winden – Kandel und Wörth

Durch eine indikative NKU wird aktuell ermittelt, in wie weit der heutige eingleisige Abschnitt der Bahnstrecke Neustadt – Karlsruhe zwischen Winden und Wörth (Rhein) zweigleisig ausgebaut werden kann, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen



## 8. Reaktivierung von Bahnstrecken mit einer positiven indikativen Nutzen-, Kostenuntersuchung

Im Bereich des ZÖPNV Süd konnte bei den folgenden Bahnstrecken ein positives Nutzen-, Kostenverhältnis nachgewiesen werden:

- Landau – Germersheim
- (Kaiserlautern-) Langmeil – Monsheim (-Worms) (Zellertalbahn)
- Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bundenthal (Wieslauterbahn)
- Lauterecken – Meisenheim – Staudernheim (Glantalbahn)

Aktueller Sachstand siehe TOP 4.

# Finanzierung der Schieneninfrastrukturmaßnahmen

## 8. Projekt „Pfalztram“

- Nach den ersten guten Ergebnissen der Nutzen-, Kostenuntersuchungen zur Erweiterung des Stadtbahnsystems Ludwigshafen in das Umland („Pfalztram-Konzept“) mit den drei Linienenerweiterungen (insgesamt 25 km, Darstellung rechts) wurde mit der Finanzierung durch den ZÖPNV Süd/ des Landes Rheinland-Pfalz die Vorentwurfsplanung gestartet.



# **BESCHLUSSVORSCHLAG**

**Der Ausbau der Schieneninfrastruktur in den kommenden Jahren ist für die Weiterentwicklung kundengerechter Angebote, das Erreichen der Klimaziele sowie die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Systems Schiene von entscheidender Bedeutung.**

**Aufgrund der sowieso sehr langen Zeiträume für die Planung und Genehmigung dieser Infrastrukturmaßnahmen dürfen keine weiteren Verzögerungen dadurch entstehen, dass jahrelang nach finanziellen Mitteln für das Vorantreiben dieser Maßnahmen bis zur Vorentwurfsplanung (HOAI Phasen 1 - 2) gesucht werden muss.**

# **BESCHLUSSVORSCHLAG**

**Vor diesem Hintergrund beschließt die Verbandsversammlung des ZÖPNV Süd, dass**

- **die Planungskosten der o.g. Maßnahmen durch Mittel des ZÖPNV/Landes Rheinland-Pfalz zu 100 % in den HOAI-Leistungsphasen 1 – 2 finanziert werden. Sollte eine alternative Finanzierung durch Bundesmittel oder andere Fördermittel möglich sein, sind diese Finanzmittel vorrangig einzusetzen.**
- **Voraussetzung hierfür ist die jeweilige Zustimmung des für Infrastrukturmaßnahmen zuständigen Ministeriums (MKUEM) sowie das Vorhandensein ausreichender Planungsmittel.**

# **TOP 3 Infrastrukturmaßnahmen auf der Schiene und bei den regionalen Bushauptlinien**

## **TOP 3.3**

### **Finanzierung Haltestelleninfrastruktur regionale Buslinien**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

- Im Bereich des ZÖPNV Süd konnten in den vergangenen Jahren über 80% der Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte saniert, modernisiert und in den meisten Fällen auch barrierefrei ausgebaut werden. Bis zum Ende des Jahres 2029 sollen ca. 90% aller Bahnstationen im Verbandsgebiet modernisiert sein.
- Bei den Bushaltestellen besteht hingegen – bundesweit – starker Nachholbedarf bei der Modernisierung und beim barrierefreien Ausbau
- Hintergründe dafür sind hauptsächlich:
  - a) Beim Ausbau von Haltestellen handelt es sich gegenwärtig i.d.R. um unsystematische Einzelmaßnahmen (z.B. bei Straßenbaumaßnahmen)
  - b) Es ist ein eigener Förderantrag je Haltestelle notwendig
  - c) Die Umsetzung der Ausbaumaßnahmen ist abhängig von der Finanzlage der entsprechenden Kommune
- **Es lässt sich feststellen, dass im Bereich der regionalen Bushauptlinien somit ein großer struktureller Handlungsbedarf besteht.**

- Aktuell werden bis zu 85% der förderfähigen Baukosten aus Mitteln des LVFGKom finanziert. Keine Förderung besteht für die Planungskosten und einen kleinen Teil nicht zuwendungsfähiger Kosten.
- Trotz dieser hohen Förderquote werden Bushaltestellen heute nur modernisiert, wenn es die Kassenlage der entsprechenden Kommune erlaubt oder eine Haltestelle im Rahmen einer Straßenbaumaßnahme „mitgemacht“ wird.
- Bei „Bushaltestellen im städtischen und ländlichen Bereich“ werden die kommunalen Straßenbaulastträger daher im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau der Haltestellen nach Kapitel 15.3.2.1 des Landesnahverkehrsplans unterstützt.

- Diese Unterstützung umfasst konkret:
  - a) Zurverfügungstellung eines Leitfadens für den barrierefreien Ausbau zur Unterstützung des Ziels eines einheitlichen Haltestellenstandards innerhalb von Rheinland-Pfalz
  - b) Kategorisierung nach Prioritäten. Diese sind im LNVG definiert.
  - c) Bewilligung der Förderanträge nach einem vereinfachten Verfahren
  
- Auf Basis der Festlegungen des Landesnahverkehrsplans wird zur Unterstützung der kommunalen Straßenbulasträger die folgende Vorgehensweise seitens des ZÖPNV Süd vorgeschlagen:
  - a) Kategorisierung nach Prioritäten (ZÖPNV Süd zusammen mit MKUEM)
  - b) ZÖPNV Süd übernimmt die Finanzierung der HOAI-Phasen 1 und 2 (=Vorentwurfsplanung) für eine komplette Linie, dadurch schnellere Antragstellung als Zusammenhangsmaßnahme möglich.
  - c) Der ZÖPNV Süd fungiert somit beratend und finanziell unterstützend als Schnittstelle zwischen dem MKUEM und den kommunalen Straßenbulasträgern

## **BESCHLUSSVORSCHLAG**

**Der ZÖPNV Süd wird schrittweise in den kommenden Jahren für jede regionale Buslinie unter Berücksichtigung der im Landesnahverkehrsplan genannten Prioritätskriterien in Abstimmung mit dem MKUEM eine planerische Konzeption für den barrierefreien Ausbau/Modernisierung der Bushaltestellen als Zusammenhangsmaßnahme erstellen, da diese Buslinien – zusammen mit den Schienenstrecken - das Rückgrat des ÖPNV darstellen.**

**Zur finanziellen Unterstützung wird der ZÖPNV Süd die HOAI-Phasen 1 – 2 finanzieren, damit die kommunalen Straßenbaulastträger schneller einen Förderantrag – möglichst als Zusammenhangsmaßnahme - für die 85 %-ige Förderung der zuwendungsfähigen Baukosten über das LVFGKom stellen können.**

**Der ZÖPNV Süd fungiert daher beratend und unterstützend bei der Antragstellung als Schnittstelle zwischen dem MKUEM und den kommunalen Straßenbaulastträgern.**

# **TOP 4 Reaktivierung von Bahnstrecken**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# **TOP 4 Reaktivierung von Bahnstrecken**

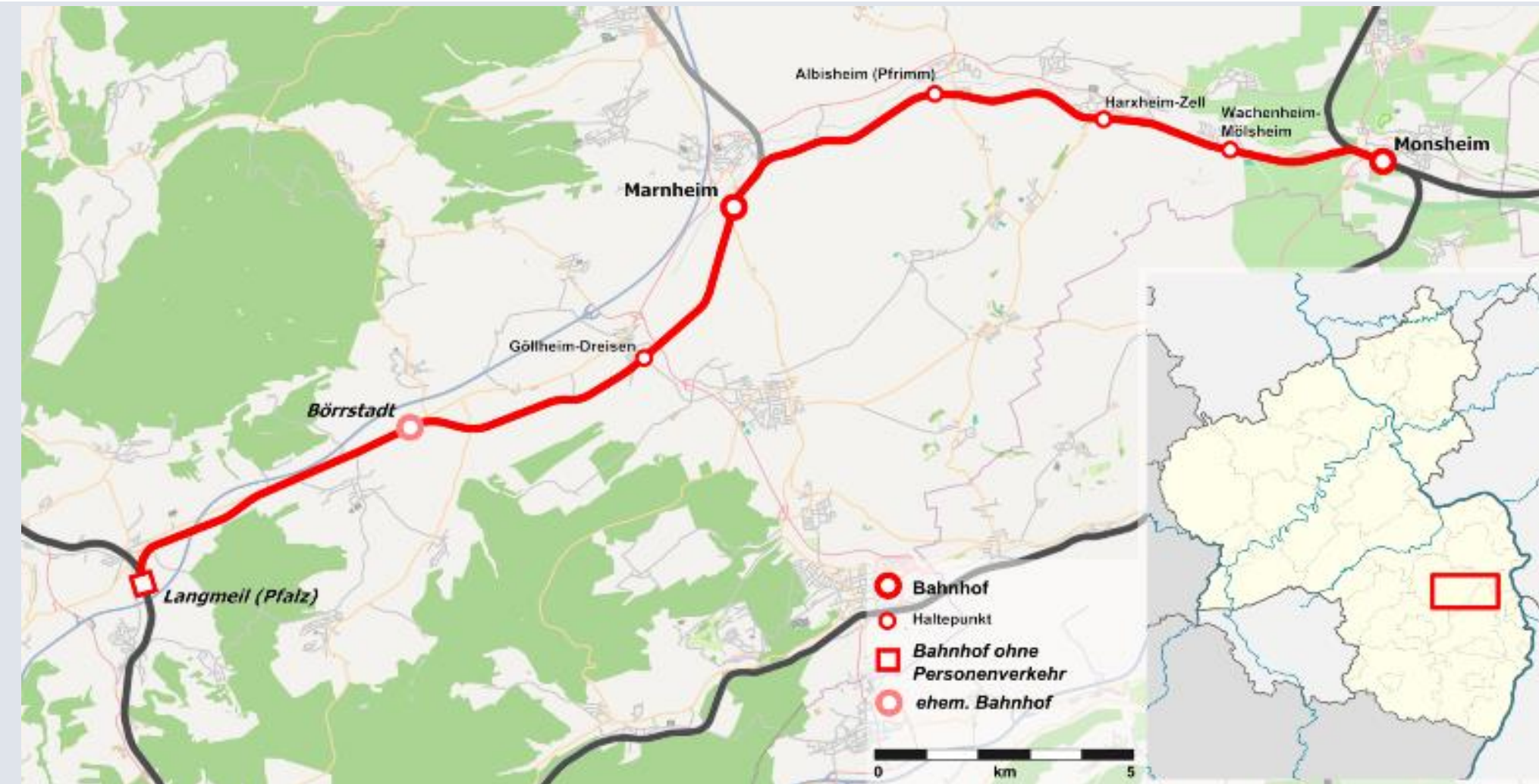
## **TOP 4.1 Zellertalbahn**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# Reaktivierung von Bahnstrecken – Strecke Langmeil – Monsheim (Zellertalbahn)

- Es ist erklärtes Ziel des ZÖPNV Süd, den saisonalen Zugverkehr auf der Zellertalbahn im Jahr 2026 wieder zu starten.
- Zwischen MKUEM und LEA (Landeseisenbahnaufsicht) konnte die Postensicherung der Bahnübergänge in den Jahren 2026 und 2027 final geklärt werden.
- Bis zur Inbetriebnahme müssen noch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten am Gleiskörper durchgeführt werden. Diese Baumaßnahmen sollen schnellstmöglich umgesetzt werden
- Danach soll dann der saisonale Zugverkehr wieder ins Zellertal zurückkommen.



# Reaktivierung von Bahnstrecken – Strecke Langmeil – Monsheim (Zellertalbahn)

- Ab vsl. 2028 möchte die Firma Dyckerhoff in Göllheim auf der Zellertalbahn Güterverkehr betreiben (u.a. Zementklinker-Transporte und in der Perspektive Abtransport von abgeschiedenem CO<sub>2</sub> aus der Zementherstellung).
- Außerdem ist es nach wie vor ein großes und bedeutendes Ziel, die Zellertalbahn im SPNV voll zu reaktivieren (d.h. Stundentakt mit Regionalbahnzügen zwischen Kaiserslautern und Worms)
- Um diese beiden Punkte umsetzen zu können sind vorrangig folgende Maßnahmen erforderlich:
  - a) **Technische Sicherung der Bahnübergänge**
  - a) **Vorbereitung eines Förderantrages gemäß den Regularien des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes**

So könnten Güterverkehr bzw. SPNV im Zellertal aussehen



Bild (oben): Güterverkehr zum Futtermittelhersteller Josera auf der Strecke Aschaffenburg-Miltenberg  
Fotomontage (unten): Ein moderner Nahverkehrstriebwagen in Marnheim

# **BESCHLUSSVORSCHLAG**

- 1. Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Bericht zur Zellertalbahn zur Kenntnis.**
- 2. Die Kosten bis zur Wiedereinbetriebnahme der Zellertalbahn für den saisonalen Zugverkehr sowie für die technische Sicherung der Bahnübergänge in den kommenden Jahren können auf die Trassenpreise zur Refinanzierung für den Donnersbergkreis (Infrastrukturbetreiber der Zellertalbahn) im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel umgelegt werden.**

# **TOP 4 Reaktivierung von Bahnstrecken**

## **TOP 4 .2 Schienenstrecke Landau - Germersheim**

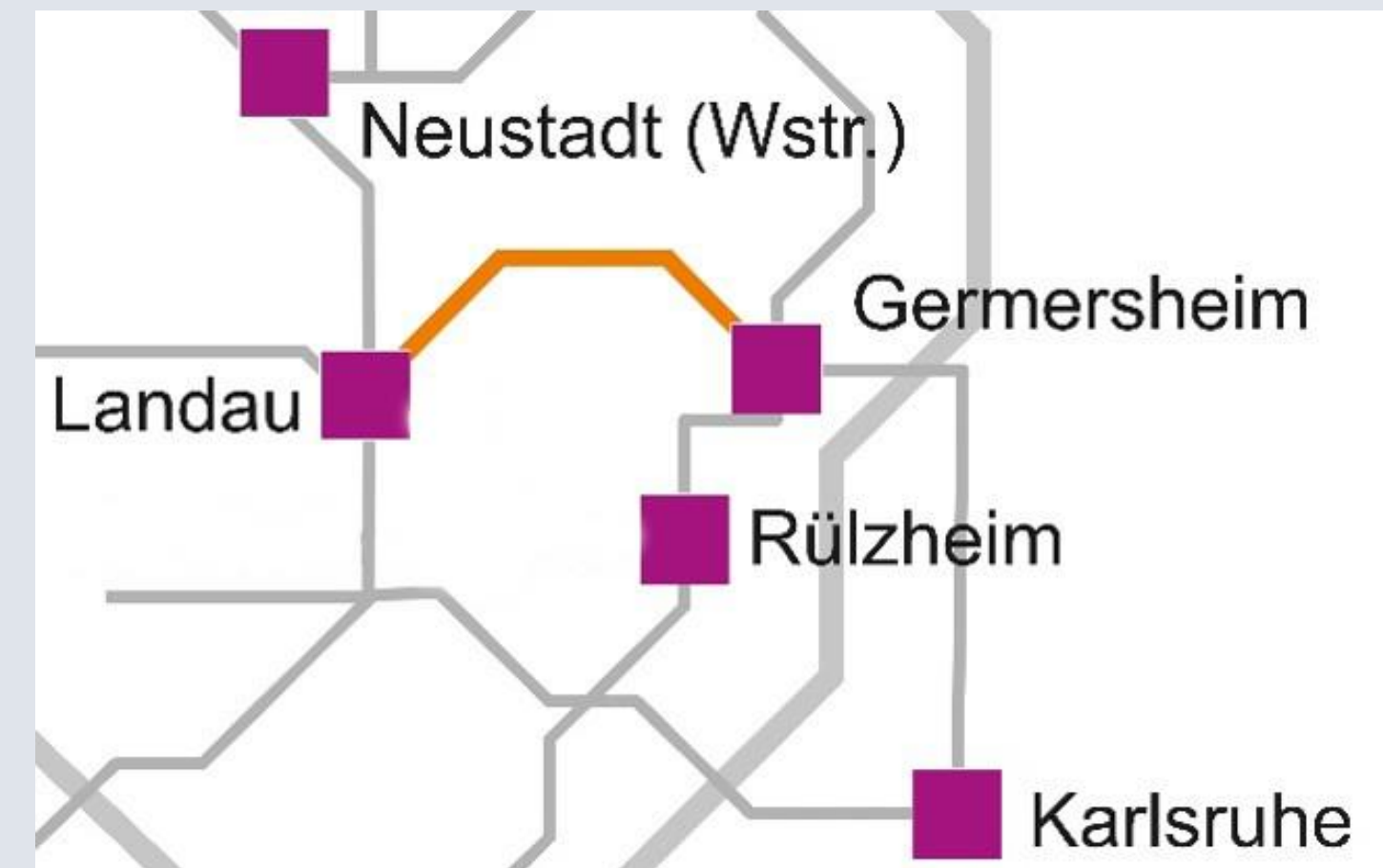
**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# Reaktivierung von Bahnstrecken

## Strecke Landau - Germersheim

- Auf Basis des positiven Ergebnisses der Nutzen-, Kostenuntersuchung für die derzeit stillgelegte Schienenstrecke Landau – Germersheim hat der Zweckverband mit den Vorbereitungen für die europaweite Ausschreibung der Vorentwurfsplanung (VEP) begonnen.
- Folgende Planungen wurden bereits beauftragt:
  - a) Ermittlung der Streckenabschnitte, auf welchen vsl. Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.
  - b) Vorsondierung möglicher Kampfmittelthemen
  - c) Standortanalyse der künftigen Haltepunkte
  - d) Vermessung für eine qualifizierte Bestandsaufnahme der vorhandenen Anlagen (Durchlässe etc.)
  - e) Verkehrszählungen an den Bahnübergängen.



# Reaktivierung von Bahnstrecken

## Strecke Landau - Germersheim

- Um die qualifizierte Bestandsaufnahme der Anlagen durchführen zu können, wurde die Vegetation auf der Strecke im Februar 2026 zurückgeschnitten.
- Diese Maßnahme wurde mit den unteren Naturschutzbehörden, der Stadt Landau, sowie den Landkreisen Südliche Weinstraße und Germersheim und der DB InfraGo abgestimmt.
- Ziel des Zweckverbandes ist es, in den kommenden Jahren die nachwachsende Vegetation einmal jährlich auf dem Gleiskörper zu entfernen, um die künftigen Planungsschritte leichter durchführen zu können.



# **BESCHLUSSVORSCHLAG**

**Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Bericht zur Kenntnis.**

# **TOP 4 Reaktivierung von Bahnstrecken**

## **TOP 4 .3 Hunsrückquerbahn**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# Reaktivierung von Bahnstrecken

## Strecke Langenlonsheim – Büchenbeuren (Hunsrückquerbahn)

- Die Schieneninfrastruktur der Hunsrückquerbahn wird aktuell vom Streckeneigentümer, der DB InfraGO, nach einem Gerichtsbeschluss des Verwaltungsgerichts Koblenz, einer Grundinstandsetzung unterzogen, um die sichere Befahrbarkeit der Strecke zu gewährleisten. Die Instandsetzung soll zum 01.08.2026 abgeschlossen sein.
- Ziel beider Zweckverbände sowie des Landes Rheinland-Pfalz ist es dann, in einem ersten Schritt saisonale touristische Zugangebote ab dem kommenden Jahr auf die Schiene zu bringen.



Bahnhof Stromberg Juni 2025  
(Gleise vollständig erneuert), Foto Lucas Hirsch



Regionalbahntriebwagen GTW auf der Hunsrückquerbahn

Foto: Johannes Krause

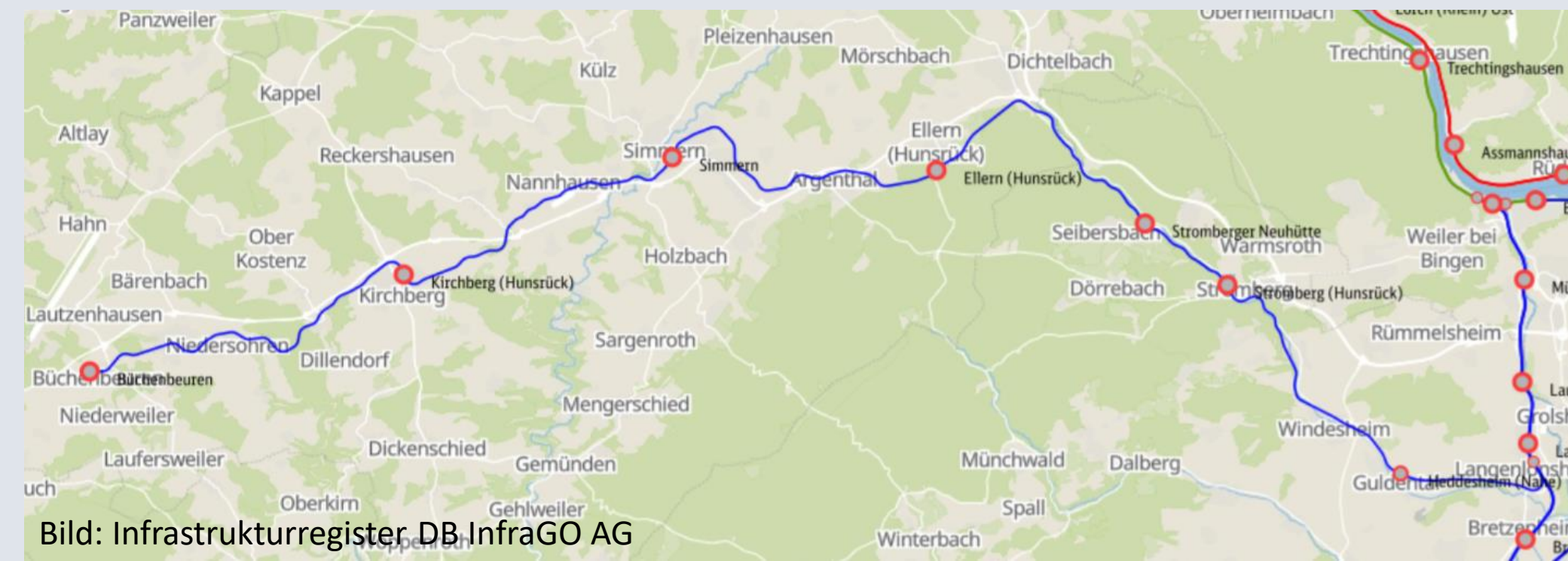


Bahnhof Simmern Februar 2026, Foto: STE Management

# Reaktivierung von Bahnstrecken

## Strecke Langenlonsheim – Büchenbeuren (Hunsrückquerbahn)

- Um saisonale touristische Zugangebote auf der Hunsrückquerbahn etablieren zu können sind im Wesentlichen zwei Voraussetzungen erforderlich:
  - a) Wiederherstellung der Bahnsteiganlagen mit Hilfe von Dauerprovisorien in diesem Jahr, so dass der touristische Verkehr im kommenden Jahr gestartet werden kann.
  - b) Aufhebung des Bescheides des Eisenbahnbundesamtes, die Strecke nur mit 10, bzw. 20 km/h befahren zu dürfen. Diese behördliche Auflage hat nach Auffassung eines durch des MKUEM beauftragten Gutachters aufgrund der Sanierung der Strecke ihre Bedeutung verloren.
- Des Weiteren wird der ZÖPNV Süd federführend in diesem Jahr die indikative Nutzen-, Kostenuntersuchung in Abstimmung mit dem SPNV Nord, den beiden Landkreisen Rhein-Hunsrück-Kreis und Bad Kreuznach sowie dem Land Rheinland-Pfalz fortsetzen.



# BESCHLUSSVORSCHLAG

**Die Verbandsversammlung beschließt die**

- **Wiederherstellung der Bahnsteiganlagen mit Hilfe von Dauerprovisorien, so dass der touristische Verkehr in 2027 gestartet werden kann. Die in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten werden – sofern sich keine alternative Finanzierung ergibt - für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB InfraGo über die Stationspreise refinanziert werden. Die Planungen hierfür werden entsprechend vorangetrieben und die Umsetzung durch den ZÖPNV Süd koordiniert.**
- **Gemeinsam mit dem Land Rheinland-Pfalz sollen Gespräche mit dem Eisenbahn Bundesamt geführt werden, mit dem Ziel, den EBA-Bescheid, die Strecke nur mit 10, bzw. 20 km/h befahren zu dürfen, schnellstmöglich aufzuheben.**

# **TOP 5 Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Kundenbetreuer, -innen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

# Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Kundenbetreuer/-innen im Schienenpersonennahverkehr

- Am späten Nachmittag des 02.02.2026 wurde ein Zugbegleiter der Deutschen Bahn im Regional-Express (RE 1) zwischen Kaiserslautern und Homburg von einem Fahrgast ohne Fahrausweis bei einer Kontrolle so schwer verletzt, dass er wenig später an den Folgen seiner Verletzungen gestorben ist.
- Infolge dieses entsetzlichen Verbrechens fand am 11.02.2026 ein durch das MKUEM initiiertes „runder Tisch Sicherheit im Schienenpersonennahverkehr“ statt. Teilnehmer waren – neben dem Ministerium – beide Zweckverbände, die Verkehrsverbände, die in Rheinland-Pfalz tätigen Schienenverkehrsunternehmen, die Gewerkschaft EVG sowie der Betriebsratsvorsitzende der DB Regio. Im Ergebnis wurden die folgenden Ad hoc-Maßnahmen besprochen:
  - a) Einführung von Doppelschichten zum nächstmöglichen Zeitpunkt zur Erhöhung der Sicherheit des Zugbegleitpersonals. Dadurch vorübergehende Halbierung der Zugbegleiterquote (aktuell je Vertrag tagsüber in der Regel 25%, 50%, ab 19.00 Uhr landesweit 100%) bei gleichzeitiger Aussetzung der bisherigen Vertragsstrafen bei Nichteinhaltung der aktuellen Zugbegleiterquoten.
  - b) Kurzfristiges Anschreiben der Verkehrsunternehmen bezüglich Bedarf Bodycams (sofern gewünscht), Abfrage Anzahl Kundenbetreuer je Verkehrsvertrag, Kosten für zusätzliche Personalkontingente (entweder Zugbegleiter und/oder Sicherheitspersonal)

# Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Kundenbetreuer/-innen im Schienenpersonennahverkehr

- Am 12.03.2026 findet der nächste „runde Tisch“ statt. Bis dahin werden die bei den Zweckverbänden eingegangenen Informationen der Unternehmen zusammen mit dem MKUEM ausgewertet.
- Der ZÖPNV Süd finanziert bereits seit Dezember 2016 zusätzliches Sicherheitspersonal im Verkehrsvertrag der S-Bahn Rhein-Neckar Los 1, ab Dezember 2021 im S-Bahn Vertrag, Los 2 sowie ab Dezember 2023 im Pfalznetzvertrag.

# **TOP 6 Vergabeverfahren Profitester**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

## Vergabeverfahren „Profitester“ für den Schienenpersonennahverkehr im Bereich des ZÖPNV Süd

- Um den Fahrgästen ein leistungsstarkes und qualitativ hochwertiges Schienenangebot zur Verfügung stellen zu können, sind in den Verkehrsverträgen eine Vielzahl von Qualitätsvorgaben definiert, welche das beauftragte Unternehmen zu erfüllen hat.
- Die Einhaltung sowie das Monitoring der Qualitätsvorgaben in den SPNV-Verträgen erfordert umfangreiche Controlling-Aktivitäten, welche nun um den Einsatz von Profitester/-innen erweitert werden sollen.
- Um hierfür einen qualifizierten Dienstleister zu finden, wurde eine europaweite Ausschreibung gestartet. Hierbei wurde als Mindestvorgabe definiert, dass eine Stichprobengröße in Höhe von 2%, bzw. alternativ 3% aller Fahrten auf den vertragsgegenständlichen Linien durch Profitester angeboten werden muss. Mit dieser Stichprobengröße wird in jedem Fall ein Erhebungsumfang definiert, der die statistische Sicherheit gewährleistet.
- Durch die Profitester wird ein elektronischer Fragenkatalog pro Fahrt ausgefüllt und ggf. um Fotos ergänzt werden. Diese Daten werden dann im Anschluss mit den Liefernachweisen der Verkehrsunternehmen im Qualitätsmesstool „QUMA“ abgeglichen.

## **Vergabeverfahren „Profitester“ für den Schienenpersonennahverkehr im Bereich des ZÖPNV Süd**

- Das Vergabeverfahren wurde als offenes Verfahren gemäß § 15 VgV in zwei Losen gemeinsam mit dem SPNV-Nord durchgeführt.
- Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (vsl.) Ende März/Anfang April 2026.
- Die Inbetriebnahme durch den neuen Dienstleister ist – Stand heute - am 01.06.2026 vorgesehen und soll eine Laufzeit bis zum 31.12.2033 haben.
- Die Angebote liegen seit kurzem vor – mehr dazu im nicht öffentlichen Teil der Verbandsversammlung

## **BESCHLUSSVORSCHLAG**

**Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.**

**Im nicht öffentlichen Teil dieser Verbandsversammlung wird über die Ergebnisse dieses Vergabeverfahrens informiert werden.**

# **TOP 7    Sonstiges**

**03.03.2026**

**77. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**03.03.2026**

**77. Versammlungsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr  
Rheinland-Pfalz Süd – öffentliche Sitzung**