

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 3 Landesnahverkehrsplan

Vorbemerkungen

Im aktuellen Landesnahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz sind in §11 die Inhalte und der Regelungscharakter des Landesnahverkehrsplanes definiert. Hier ist u.a. geregelt:

- „Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium stellt in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden einen Landesnahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf.
- Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden. Er koordiniert alle verkehrsrelevanten Planungen und definiert das verpflichtende Mindestbedienungsangebot, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung nach § 5 Abs. 1 vorhalten müssen.
- Der Landesnahverkehrsplan wird nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände nach § 6 Abs. 4 Satz 1 von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Er soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Ein erlassener Landesnahverkehrsplan bleibt in Kraft bis ein neuer Landesnahverkehrsplan erlassen wird.“

Aktueller Sachstand

Mittlerweile wurde seitens des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität ein Referentenentwurf erarbeitet. Aktuell laufen diesbezüglich die Abstimmungen mit den beiden Zweckverbänden, die ihre inhaltlichen Anmerkungen derzeit einarbeiten.

Die wesentlichen Inhalte des neuen Nahverkehrsplans wurden den Mitgliedern beider Zweckverbände seitens des MKUEM im Rahmen einer Veranstaltung im Erbacher Hof in Mainz am 10.02.2025 offiziell vorgestellt. Die diesbezügliche Präsentation fügen wir nochmals als Anlage zu dieser Vorlage bei.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist geplant, dass voraussichtlich im Laufe des kommenden Mai ein zwischen den beiden Geschäftsstellen der Zweckverbände und dem Ministerium abgestimmter Entwurf vorliegt. Auf dieser Basis wird dann das Beteiligungsverfahren gestartet werden.

Nachdem alle daraus resultierenden Anregungen und Ergänzungen geprüft und abgewogen wurden, ist dann Ende September, Anfang Oktober 2025 eine gemeinsame Sitzung beider Zweckverbände vorgesehen, um den Landesnahverkehrsplan offiziell beschließen zu können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Anlage:

Präsentation des MKUEM zum Landesnahverkehrsplan vom 10.02.2025

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 4 Infrastrukturprojekte Schiene Rheinhessen/Nahe

Gemäß § 8.2 des Schienenwegeausbaugesetzes des Bundes sind 20% der für die Investitionen in Schienenwege vorgesehenen Mittel des Bundes für Projekte vorzusehen, die auf Strecken der DB InfraGo dem Schienennahverkehr dienen und diesen verbessern. Die Projekte sind mit dem jeweiligen Bundesland abzustimmen.

Die Verwaltung der Mittel erfolgt über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes (LuFV) mit der Deutschen Bahn. Die aktuelle, dritte, LuFV wurde im Januar 2020 unterzeichnet und läuft bis Ende 2029.

In den vergangenen Monaten ist es dem ZÖPNV Süd gelungen, eine Vielzahl von Zukunftsmaßnahmen im Bereich der Schiene in Rheinhessen anzustoßen, die ab 2030 ff., realisiert werden könnten, wenn nach Ablauf der aktuellen LuFV wieder neue Finanzmittel zur Verfügung stehen. Diese Mittel sind mit den aktuell laufenden Projekten bis zum Ende der aktuellen LuFV-Periode (12/2029) für den Bereich des Landes Rheinland-Pfalz ausgeschöpft, unter anderem wegen der Reaktivierung der Trierer Weststrecke.

Möglicherweise ergeben sich aber durch den neuen Infrastrukturfonds des Bundes neue Finanzierungsperspektiven, die vor dem Inkrafttreten der LuFV 4-Wirkung entfalten könnten.

Vor diesem Hintergrund macht es Sinn, die nachfolgenden Projekte in den nächsten Jahren durchzuplanen und hierfür das Baurecht zu schaffen. Sollten zusätzliche Mittel bereitstehen, ist es notwendig, weitgehend baureife Projekte in den Wettbewerb um die Mittelzuteilung stellen zu können. Zu den Maßnahmen im Einzelnen:

TOP 4.1 Machbarkeitsuntersuchung Beseitigung eingleisiges „Nadelöhr“ Bingen Hbf

Die Maßnahme dient der Verbesserung der Betriebsqualität und der Herstellung von mehr Flexibilität in der Fahrplangestaltung durch die Schaffung der Möglichkeit gleichzeitiger Ein- und Ausfahrten zur Alsenzalbahn (Bingen – Bad Kreuznach – Kaiserslautern) in Bingen Hbf.

Heute besteht kurz hinter dem Bahnhof Bingen Hbf. in Fahrtrichtung Bad Kreuznach auf der regulär zweigleisigen Strecke über ca. 120 m eine Eingleisigkeit – betrieblich gesehen ein „Nadelöhr“. Der Rückbau des zweiten Gleises erfolgte Ende der 1970er Jahre mit dem Ziel, die Last durch den Zugbetrieb auf der naheseitigen Stützwand zu verringern. Die Stützwand erfuhr seitdem keine grundlegenden Sanierungsmaßnahmen.

Im Rahmen dieser Machbarkeitsuntersuchung, die durch die DB InfraGo im Auftrag des ZÖPNV Süd sowie des MKUEM erfolgt, wird analysiert, wie und mit welchen Konsequenzen eine Zweigleisigkeit in diesem Abschnitt (räumlich, betrieblich, technisch und wirtschaftlich) wiederhergestellt werden kann. Dabei sollen zwei Varianten untersucht werden. Eine Variante ist die hangseitige Verlegung des zweiten Gleises unter Nutzung der Fläche des ehemaligen Gleises 228 (ehemaliger Anschluss Racke). Die zweite Variante ist die flussseitige Verlegung des zweiten Gleises in der historischen Lage.

- Aktueller Projektstatus: Die Planungsleistungen befinden sich gerade in der Ausschreibung bei der DB InfraGO und sollen im Juni 2025 vergeben werden.

TOP 4.2 Machbarkeitsuntersuchung Ausbau Knoten Mainz (Infrastrukturergänzungen, Mainz-Schott)

Im Bereich des Bahnhofes Mainz werden auf Initiative des ZÖPNV Süd mehrere Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt, um die Betriebsqualität in den kommenden Jahren verbessern zu können. Hierzu gehören die folgenden Projekte:

Reaktivierung des Bahnsteiges 13

Der Hauptbahnhof Mainz ist heute schon sehr stark durch den Zugverkehr im Rhein-Mainz-Raum belastet. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, nach Möglichkeiten zu suchen, die Bahnsteigkapazitäten auszubauen. Aufgrund seiner städtebaulichen Lage gibt es aber faktisch nur noch eine Möglichkeit, nämlich die Reaktivierung des früheren Bahnsteiges 13.

Dadurch könnten zusätzliche Zugfahrten (vor allem im Bereich der Hauptverkehrszeit) realisiert werden, vorrangig in der Relation von/nach linke Rheinstrecke, bzw. in Richtung Nahe, aber auch aus dem Raum Wiesbaden und nordmainisch (Frankfurt/M).

- Aktueller Projektstatus:
Eine Machbarkeitsuntersuchung wurde seitens der DB InfraGO beauftragt.

Drittes Gleis Mainz-Mombach – Mainz Hbf.

Neben einem zusätzlichen Bahnsteig 13 kann die Kapazität des Mainzer Hbf. durch die Schaffung einer dreigleisigen Einfahrt aus Richtung Mombach verbessert werden. Gleichzeitig ist dadurch eine separate Einfädelung der Strecke Alzey – Mainz (Strecke 3523) in den Bahnhof Mainzer Hbf. möglich.

- Aktueller Projektstatus:
Eine Machbarkeitsuntersuchung wurde seitens der DB InfraGO beauftragt.

Zusätzliches Abstellgleis im Vorfeld des Mainzer Tunnels

Diese Maßnahme dient der Steigerung von Abstellkapazitäten für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Knoten Mainz. Für die Gleise 1 bis 5 ist im Mainzer Hbf. in östlicher Richtung (Tunnelseite) aktuell kein Abstellgleis erreichbar. Während in den Gleisen 3, 4 und 5 hauptsächlich durchgehende Züge verkehren, stellt die fehlende östliche Abstellmöglichkeit bei den in Gleis 1 und 2 beginnenden oder endenden Zügen eine Erschwernis für die Rangierfahrten im Rahmen der Bereitstellung und der Abstellung dar. Auf Veranlassung des ZÖPNV Süd soll daher der Bau von Abstellgleisen im Bereich links des Tunnelmundes des alten Mainzer Tunnels im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht werden. Von dort aus sollen die Bahnsteiggleise 1 und 2 erreicht werden.

Die Maßnahme führt zu einer Verbesserung der Qualität und Kapazität im Knoten Mainz, da Zugeinheiten mittels Rangierfahrten aus den Gleisen 1 und 2 deutlich einfacher weggestellt werden können.

- Aktueller Projektstatus:
Eine Machbarkeitsuntersuchung wurde seitens der DB InfraGO beauftragt.

Verknüpfungsbahnhof „Mainz-Schott“

Einen Sonderstatus im Rahmen des Projektes „Stationsoffensive“ hat der neue Verknüpfungsbahnhof „Mainz-Schott“. Mit diesem sollen einerseits die Umsteigbeziehungen zwischen den Bahnstrecken Mainz – Alzey, Mainz – Bingen, Mainz – Bad Kreuznach und Mainz – Wiesbaden optimiert sowie andererseits die ÖPNV-Erschließung der Mainzer Neustadt und der zahlreichen Arbeitsplätze im Bereich der Mainzer Schottwerke verbessert werden. Es wird angestrebt, dieses Projekt aus dem GFVG-Bundesprogramm zu finanzieren.

Aktueller Projektstatus:

Nach einem größeren zeitlichen Vorlauf konnten die Vorplanungen seitens der DB InfraGo mittlerweile gestartet werden.

TOP 4.3 Neue Haltepunkte „Stationsoffensive“

Im Rahmen mehrerer Verbandsversammlungen wurde über die Entwicklung des Projektes „Stationsoffensive“ informiert. Ziel dieses Projektes ist es, mit neuen Haltepunkten und Bahnhöfen Siedlungsgebiete in Schienennähe zu erschließen und damit zusätzliche Fahrgäste für den SPNV zu gewinnen, bzw. durch Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Aktuell besteht bezüglich dieser Projekte der folgende Sachstand:

1. Bad Kreuznach-Planig/Michelin/Lidl – Die Stadt Bad Kreuznach favorisiert den Standort „Lidl“. Die diesbezüglichen Gespräche laufen noch.
2. Bad Kreuznach-Rheingrafenstraße – Vorentwurfsplanung läuft.
3. Bad Kreuznach-Pfingstwiese – Vorentwurfsplanung läuft.
4. Niederhausen – Vorentwurfsplanung läuft.
5. Idar-Oberstein-Weierbach – Vorentwurfsplanung läuft.
6. Obersaulheim – Vorentwurfsplanung läuft.
7. Worms-West – Vorentwurfsplanung läuft.
8. Sulzheim – Preisanfrage für Planungsleistungen läuft.

Es ist geplant, für diese Projekte ein Bundes-GVFG-Projekt zu initiieren. Sollte dies gelingen, könnten die Baukosten dieser neuen Stationen zu 60 % vom Bund getragen werden. Die restlichen Kosten würden zu 85 % vom Land und zu 15 % von der kommunalen Seite finanziert werden.

Aktuell laufen für alle o.g. Projekte Nutzen-, Kostenuntersuchungen, die im Rahmen der nächsten Verbandsversammlung vorgestellt werden.

Bestandteil des Projektes „Stationsoffensive“ ist auch das Haltepunktprojekt „Kaiserslautern-Nord an der Strecke Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Bingen.“

TOP 4.4 Ausbau der Bahnstrecke Mainz - Alzey

Seit der Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes auf der Schienenstrecke Mainz – Alzey hat sich dort die Fahrgastnachfrage kontinuierlich verbessert, so dass über einen weiteren Infrastrukturausbau nachgedacht werden muss. Hier gibt es aktuell drei konkrete Projektansätze:

1. Neue Haltepunkte
2. Ausbau der Schieneninfrastruktur durch zweigleisige Abschnitte und Geschwindigkeitserhöhungen
3. Umstellung der heutigen Dieselszüge auf Elektrotraktion

Neue Haltepunkte

Unter TOP 4.3 dieser Verbandsversammlung wird erläutert, dass im Rahmen des Projektes „Stationsoffensive“ zahlreiche neue Stationen geplant sind. Im Bereich der Strecke Mainz – Alzey sind dies die Stationen „Obersaulheim“ und „Sulzheim“, die zu einer noch besseren Erschließung der bestehenden Siedlungsstruktur durch die Schienenstrecke Mainz – Alzey beitragen werden. Optional wird ferner in den weiteren Planungen ein weiterer Halt „Mainz-Drais/Stadion“ berücksichtigt. Dieser könnte durch die Realisierung des angedachten Biotech-Campus weitere Bedeutung erhalten.

Ausbau der Schieneninfrastruktur durch zweigleisige Abschnitte sowie Geschwindigkeitserhöhungen

Mit der Umwandlung des Haltepunktes Wörrstadt in einen Bahnhof (im Dezember 2014) konnte die Betriebsführung auf dieser Strecke verbessert und die Durchbindung der Züge von Kirchheimbolanden nach Mainz, bzw. in der Gegenrichtung umgesetzt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde die Strecke Alzey – Kirchheimbolanden betrieblich isoliert nur im Pendelbetrieb bedient.

Aufbauend auf dem heutigen Status-Quo Infrastrukturzustand hat der ZÖPNV Süd bei der DB InfraGO umfangreiche Untersuchungen erstellen lassen, welche Effekte ein abschnittsweise zweigleisiger Ausbau sowie Geschwindigkeitserhöhungen auf die Reisezeiten hätten. Diesbezüglich konnten in den letzten Monaten bereits zwei Planfälle mit den folgenden Ergebnissen abgearbeitet werden:

Planfall 1

Seitens der DB InfraGO wurden mehrere zweigleisige Abschnitte identifiziert, die den Fahrplan mit den heutigen Dieselfahrzeugen verbessern würden. So könnten trotz zusätzlicher Haltepunkte in „Mainz Drais/Stadion“, „Obersaulheim“ und „Sulzheim“ die Fahrzeiten der Regionalbahn (RB) zwischen Mainz und Alzey um ca. 4 Minuten verkürzt werden. Beim Regional-Express Mainz – Alzey wäre ebenfalls eine Fahrzeitverkürzung von ca. 4 Minuten erreichbar.

Planfall 2

Unterstellt man den Einsatz elektrischer Akku-Züge ab Juni 2037 (Ende des vlexx-Verkehrsvertrages) verschieben sich die erforderlichen zusätzlichen zweigleisigen Abschnitte durch die wesentlich bessere Fahrdynamik dieser Fahrzeuge. Erfreulich ist zudem, dass mit diesen Fahrzeugen ein geringerer Infrastrukturausbau erforderlich wäre, da die Zugbegegnungen dann z.T. in bereits bestehende zweigleisige Abschnitte (Armsheim – Alzey) und Bahnhöfe mit einem zweiten Gleis fallen würden. Bei diesem Planfall wären die Reisezeitersparnisse für die RB Mainz – Alzey (inkl. der drei zusätzlichen Haltepunkte) noch größer und liegen im Bereich von ca. 5 - 6 Minuten (gegenüber heute). Beim RE können in der gleichen Relation sogar ca. 8 - 9 Minuten gegenüber heute eingespart werden, was sehr beachtlich wäre.

Die diesbezüglichen infrastrukturellen Überlegungen für punktuelle Elektrifizierungen der Strecke sind in TOP 4.5 dieser Vorlage dargestellt.

Planfall 3

Als weiterer Planfall soll zusätzlich noch analysiert werden, ob noch weitere Reisezeitvorteile erzielt werden können, wenn eine Vollelektrifizierung der Strecke unterstellt würde.

Weitere Vorgehensweise

Die Analyse des Planfalls 3 wird vsl. bis Ende Mai/Anfang Juni abgeschlossen sein. Ferner werden dann erste Abschätzungen vorliegen, welche Kosten für die Infrastrukturmaßnahmen erforderlich würden.

Nach daran anschließenden Abstimmungen mit dem MKUEM und der kommunalen Seite bezüglich der weiteren Verfahrensweise wird dann der ZÖPNV die Durchführung einer Nutzen-, Kostenuntersuchung beauftragen, um damit die Grundlage für eine spätere Förderung aus dem Bundes-GFVG zu schaffen.

TOP 4.5 Erste Überlegungen für die Umstellung des Schienennetzes in Rheinhessen und an der Nahe Mitte der 2030er Jahre auf Akkuzüge

Mit der Realisierung des sogenannten „Pfalznetzes“ (siehe auch TOP 6 dieser Verbandsversammlung) wird von Frühjahr 2026 bis Dezember 2029 schrittweise ein 240 km langes Streckennetz von Diesel- auf Akkuzüge umgestellt. Dadurch können jährlich ca. sechs Millionen Liter Diesel eingespart werden - ein erheblicher Beitrag für den Klimaschutz, der gleichzeitig auch langfristig Betriebskosten reduzieren wird.

Nach der vollständigen Inbetriebnahme dieses Netzes wird die nächste Herausforderung darin bestehen, die ca. 125 Dieseltriebwagen, die dann noch im Bereich des ZÖPNV Süd im Einsatz sein werden, ebenfalls auf umweltfreundliche Akkuzüge umzustellen. Dies kann dann im Rahmen der Neuausschreibung der heutigen Verkehrsverträge „Dieselnetz, Los 1 (Laufzeit bis Juni 2038) und Dieselnetz, Los 2 (Laufzeit bis Juni 2037) erfolgen, so dass – Stand heute – der letzte Dieseltriebwagen im regelmäßigen SPNV im Bereich des ZÖPNV Süd im Juni 2038 auf das Abstellgleis geschoben werden könnte.

Da auch für die Umstellung dieser beiden Netze umfangreiche Ladeinfrastrukturen erforderlich sind und diese – aufgrund der Erfahrungen im Pfalznetz – eine lange Vorlaufzeit haben, wurde mit den ersten konzeptionellen Überlegungen bereits begonnen, die im Rahmen der begleitenden Präsentation zu dieser Verbandsversammlung vorgestellt werden.

Diese werden im Laufe dieses Jahres in Abstimmung mit dem MKUEM weiterentwickelt werden, um dann auf dieser Basis ebenfalls eine konkrete Machbarkeitsuntersuchung durch die DB InfraGO erstellen lassen zu können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt die Berichte zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Nutzen-, Kostenuntersuchungen (NKU)

TOP 5.1 Bahnstrecke Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bunderthal (Wieslauterbahn)

In den vergangenen Monaten konnten nun auch die Arbeiten an der Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU) für die Bahnstrecke Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bunderthal im Hinblick auf die Einführung eines täglichen Schienenpersonennahverkehrs abgeschlossen werden. Die diesbezüglichen Analysen wurden durch das Ingenieurbüro TTK durchgeführt, die im Rahmen dieser Verbandsversammlung vorgestellt werden.

TOP 5.2 Update Bahnstrecke Bad Sobernheim – Staudernheim – Lauterecken (nördliche Glantalbahn)

In den vergangenen Wochen ist es gelungen, die Nutzen-, Kostenuntersuchung der Glantalbahn im Hinblick auf die Nutzenseite zu optimieren. Dies hat zu einer Verbesserung des Nutzen-, Kostenverhältnisses geführt. Für den südlichen Abschnitt (Lauterecken – Altenglan) ergeben sich leider keine Ansätze, das Ergebnis zu verbessern (Nutzen-, Kostenverhältnis weiterhin 0,3 und damit nicht förderfähig).

Die aktualisierten Ergebnisse werden im Rahmen dieser Verbandsversammlung vorgestellt werden.

TOP 5.3 Bahnstrecke Langenlonsheim – Simmern – Flughafen Hahn/Morbach (Hunsrückquerbahn)

Die Schieneninfrastruktur der Hunsrückquerbahn wird aktuell seitens der DB InfraGo einer Grundinstandsetzung unterzogen, um im kommenden Jahr die Wiederinbetriebnahme des Schienengüterverkehrs zu ermöglichen. Hierzu wurde die DB InfraGo durch das Eisenbahn-Bundesamt verpflichtet, da die Strecke nicht stillgelegt ist und das Interesse eines Verkehrsunternehmens besteht, Schienengüterverkehr auf dieser Strecke zu betreiben. Diese Anordnung wurde durch die DB InfraGo beklagt, jedoch in den wesentlichen Teilen durch das Verwaltungsgericht Koblenz bestätigt.

Die DB InfraGo hat nun offiziell angekündigt, dass die Baumaßnahmen an der Hunsrückquerbahn zum 1. Januar 2026 abgeschlossen sein werden. Im Anschluss wird dann auf Basis des durch die DB InfraGo hergestellten Streckenzustandes eine Analyse seitens eines Ingenieurbüros erfolgen, welcher Zusatzaufwand erforderlich wäre, um die Strecke für einen täglichen Schienenpersonennahverkehr zu ertüchtigen. Vor diesem Hintergrund kann die NKU der Hunsrückquerbahn erst im Laufe des kommenden Jahres abgeschlossen, bzw. in das landesweite Ranking der Reaktivierungskandidaten noch nicht final einbezogen werden.

TOP 5.4 Bahnstrecke Diez (Lahn) – Wiesbaden (Aartalbahn)

Die NKU für die Aartalbahn Diez (Lahn) – Wiesbaden, an der der ZÖPNV Süd wegen der zu prüfenden Durchbindungen im Berufsverkehr nach Mainz beteiligt ist, läuft derzeit noch unter der Federführung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, bzw. bei den Kollegen des SPNV Nord.

Weitere Vorgehensweise

Die Analyseergebnisse fließen anschließend in das landesweite Ranking aller stillgelegten, bzw. im Ausflugsverkehr befahrenen Strecken ein. Dieses wird durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität vorgenommen und sodann dem rheinland-pfälzischen Landtag zur Entscheidung vorgelegt werden.

Zur ergänzenden Information ist dieser Vorlage auch der Sprechvermerk für Frau Ministerin Katrin Eder (MKUEM) im Rahmen des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 27.03.2025 als Anlage beigefügt.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt das Ergebnis der Nutzen-, Kostenuntersuchung für die Bahnstrecke Hinterweidenthal – Dahn – Bundenthal, das „Update“ der NKU für die Glantalbahn Bad Sobernheim – Staudernheim – Lauterecken sowie den aktuellen Stand der NKU bezüglich der Hunsrückquerbahn zur Kenntnis.

Die Analyseergebnisse fließen anschließend in das landesweite Ranking aller stillgelegten, bzw. im Ausflugsverkehr befahrenen Strecken ein. Dieses wird durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität vorgenommen und sodann dem rheinland-pfälzischen Landtag zur Entscheidung vorgelegt werden.

Anlage:

Sprechvermerk für Frau Ministerin Katrin Eder (MKUEM) im Rahmen des Ausschusses für Klima, Energie und Mobilität vom 27.03.2025

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 6 Realisierungs- und Finanzierungsvertrag Pfalznetz (Akkuzüge)

Aktueller Zeitplan zur schrittweisen Einführung der Akkuzüge

Stand heute stellt sich die schrittweise Einführung der Akkuzüge im sogenannten „Pfalznetz, Los 1“ wie folgt dar, da sich der Fahrgastbetrieb der ersten Akkuzüge um wenige Monate in das Frühjahr 2026 verschieben wird (anstelle Dezember 2025):

- Frühjahr 2026: schrittweise Umstellung des Regional-Expresses (RE) sowie der Regionalbahn (RB) Neustadt – Landau – Karlsruhe von Diesel- auf Akkuzüge.
- Frühjahr 2026: schrittweise Umstellung der RB Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens Hbf von Diesel- auf Akkuzüge. Möglich wird dies durch eine technische und betriebliche Übergangslösung in Pirmasens Hbf (Bau von sogenannten 1000 V-Elektranten und eine „überschlagene“ Wende der Züge. D.h. der in Pirmasens Hbf aus Saarbrücken ankommende Zug wird zunächst wieder aufgeladen, bevor dieser nach Saarbrücken zurückfährt. Während der Ladezeit übernimmt ein bereits eine Stunde vorher aufgeladener Zug die Zugleistung Pirmasens Hbf – Saarbrücken.
- Dezember 2026: Umstellung der RB Kaiserslautern Hbf – Lauterecken-Grumbach von Diesel- auf Akkuzüge. Möglich wird dies durch eine „überschlagene“ Wende der Züge in Kaiserslautern Hbf: D.h. der in Kaiserslautern Hbf aus Lauterecken ankommende Zug wird zunächst wieder aufgeladen, bevor dieser nach Lauterecken zurückfährt. Während der Ladezeit übernimmt ein bereits eine Stunde vorher aufgeladener Zug die Zugleistung Kaiserslautern – Lauterecken. Damit die Züge nachts im Bahnhof Lauterecken aufgeladen werden können, werden dort übergangsweise bis zur Realisierung der Oberleitungsinselanlage 1000 V-Elektranten errichtet.

- Dezember 2026: Umstellung der RB Kaiserslautern Hbf – Kusel von Diesel- auf Akkuzüge. Damit die Züge nachts im Bahnhof Kusel aufgeladen werden können, werden dort übergangsweise bis zur Realisierung der Oberleitungsinselanlage 1000 V-Elektranten errichtet.
- Dezember 2026: Umstellung der RB Kaiserslautern Hbf – Pirmasens von Diesel- auf Akkuzüge. Möglich wird dies durch eine „überschlagene“ Wende“ der Züge in Kaiserslautern Hbf. D.h. der in Kaiserslautern Hbf aus Richtung Pirmasens ankommende Zug wird zunächst wieder aufgeladen, bevor dieser nach Pirmasens zurückfährt. Während der Ladezeit übernimmt ein bereits eine Stunde vorher aufgeladener Zug die Zugleistung Kaiserslautern – Pirmasens. Damit die Züge nachts im Bahnhof Pirmasens Hbf aufgeladen werden können, werden dort 1000 V-Elektranten errichtet.
- Dezember 2028: Umstellung der RB Landau – Annweiler – Pirmasens Hbf. von Diesel- auf Akkuzüge, da die Oberleitungsinselanlagen in Landau, Pirmasens Nord sowie der zu elektrifizierende Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Pirmasens Nord bis vor den Fehrbacher Tunnel erst dann realisiert wird, wenn der Bundes-GVFG-Förderantrag bewilligt ist. Betriebliche und technische Übergangslösungen sind hier nicht möglich, bzw. nicht finanzierbar.
- Dezember 2029: Umstellung der RB Winden – Bad Bergzabern von Diesel- auf Akkuzüge, da die Oberleitungsinselanlage in Winden erst dann realisiert wird, wenn der Bundes-GVFG-Förderantrag bewilligt ist. Betriebliche und technische Übergangslösungen sind hier nicht möglich, bzw. nicht finanzierbar.

Realisierungszeitpunkte der Oberleitungsinselanlagen sowie der Teilelektrifizierungen für die Akkuzüge in den Jahren 2026 - 2029

Um die Batterien der Akkuzüge nachladen zu können, sind folgende, finale, Ladeeinrichtungen vorgesehen. In Klammern sind die jeweiligen Realisierungszeitpunkte dargestellt:

1. Vollständige Elektrifizierung des Gleises 39 in Kaiserslautern Hbf für die Züge der Lautertalbahn (12/2026)
2. Oberleitungsinselanlage Bahnhof Landau (12/2028)
3. Oberleitungsinselanlage Bahnhof Pirmasens-Nord (12/2028)
4. Elektrifizierung Pirmasens Nord bis zum Fehrbacher Tunnel (12/2028)
5. Elektrifizierung Einöd – Zweibrücken im Zuge der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken (12/2028)

6. Elektrifizierung des dritten Gleises in Zweibrücken Hbf (12/2028). Die Gleise eins und zwei werden im Rahmen der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken elektrifiziert werden.
7. Oberleitungsinselanlage Bahnhof Lauterecken (12/12029)
8. Oberleitungsinselanlage Bahnhof Winden (12/2029)
9. Oberleitungsinselanlage Bahnhof Kusel (12/2029)

Die o.g. 1000 V-Elektranten sind somit nur Übergangslösungen.

Zur Förderung dieser Infrastrukturanlagen, die aktuell einen Preisstand von 149,3 Mio € haben (122,6 Mio € Baukosten, 26,7 Mio € Planungskosten), wurde seitens der DB InfraGO ein Förderantrag beim Bundesverkehrsministerium gestellt

Einer der wesentlichen Grundlagen dieses Förderantrages ist der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für die Ladeinfrastruktur der Akkuzüge im Pfalznetz. Vertragspartner sind hier das Land Rheinland-Pfalz, die DB InfraGO und der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd.

Seitens des ZÖPNV Süd werden in diesem Vertrag drei Themenstellungen abgesichert:

1. Betriebsprogramm des Schienenpersonennahverkehrs während der Vertragslaufzeit (20 Jahre) als Grundlage für die Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturinvestitionen.
2. Übernahme des finanziellen Ausgleiches der Wirtschaftlichkeitsrechnung (WR) der DB InfraGO (1,375 Mio €, Einmalzahlung im Januar 2030) für den Betrieb der neuen Ladeinfrastruktur. Im Rahmen dieser WR werden die zusätzlichen Trasseneinnahmen in diesem Netz den zusätzlichen Aufwendungen für die Unterhaltung und Wartung der zusätzlichen Infrastrukturanlagen gegenübergestellt. Da sich der Fahrplan im Wesentlichen am heutigen Status-Quo-Umfang orientiert, ist der o.g. finanzielle Ausgleich erforderlich.
3. Vorfinanzierung der Elektrifizierung des Gleises 39 im Hauptbahnhof Kaiserslautern sowie des dritten Gleises in Zweibrücken Hbf. Der Grund hierfür ist, dass schon jetzt, d.h. im Vorfeld einer Bewilligung des Förderantrages durch den Bund, die Planungen an den o.g. Gleisen in Kaiserslautern und Zweibrücken weiterlaufen müssen, um diese rechtzeitig fertigstellen zu können. Hierfür sind Vorfinanzierungskosten in Höhe von 7,7 Mio € seitens des ZÖPNV Süd zu finanzieren, die in die mittelfristige Finanzplanung einkalkuliert sind.

Die Unterzeichnung dieses Realisierungs- und Finanzierungsvertrages ist für den 06.06.2025 terminiert.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Versammlung ermächtigt den Vorstandsvorsitzenden des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd, den Realisierungs- und Finanzierungsvertrag für die Ladeinfrastruktur des Pfalznetzes zu unterzeichnen.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 7 Gutachten zur Verbesserung der ÖPNV-Angebote zwischen Karlsruhe und der Südpfalz

Vorbemerkungen

Am 27. März 2025 wurden in Karlsruhe durch das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg die Ergebnisse eines Gutachtens zu den Möglichkeiten und Effekten der Verbesserung des ÖPNV zwischen Karlsruhe und der südlichen Pfalz vorgestellt.

Der Hintergrund hierfür ist, dass der Bedarfsplan des Bundes für den Bundesfernstraßenbau eine weitere Brücke über den Rhein bei Wörth zur Entlastung der bestehenden B10/A65-Rheinbrücke vorsieht. Gegen den Planfeststellungsbeschluss haben die Stadt Karlsruhe sowie der BUND BaWü geklagt, mit dem Ergebnis eines Vergleichs. Danach hat sich das Land Baden-Württemberg dazu bereit erklärt, eine Machbarkeitsstudie zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durchzuführen. Nachfolgend der entscheidende Auszug aus der Einleitung des durch das Land Baden-Württemberg beauftragten Gutachters Ramboll.

„Das beklagte Land [Baden-Württemberg] verpflichtet sich, [...] eine Machbarkeitsstudie zur Aufwertung des ÖPNV für eine leistungsfähige Rheinquerung zwischen Karlsruhe und Wörth in Auftrag zu geben und in deren Rahmen Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. In der Machbarkeitsstudie ist eine verkehrliche Gesamtbetrachtung anzustellen, in die auch die bestehenden und zukünftigen Rheinquerungen zwischen Wörth und Karlsruhe einzubeziehen sind – mit einer Szenarienbetrachtung in Bezug auf das Verkehrsaufkommen und die Verteilung auf ÖPNV, Pkw- und Lkw-Verkehr, Rad- und Fußverkehr“.

Die Studie wurde in einem mehrjährigen Prozess fachlich durch die Abteilung Straßenbau des VM BaWü, den ZÖPNV Süd, den KVV und den BUND begleitet. Untersucht wurde, welche Wirkung eine Vielzahl verschiedener ÖPNV-Maßnahmen auf die Nachfrage im ÖPNV und die MIV-Belastung haben würden. Die Vorschläge wurden vom BUND mit Unterstützung regionaler Akteure (u.a. Pro Bahn) und dem ZÖPNV eingebracht.

Untersuchungsergebnisse

Im Laufe der Studie wurden in mehreren Stufen die Maßnahmen mit keiner oder kaum messbarer Wirkung herausgefiltert.

Am Ende wurden aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen fünf zur Realisierung vorgeschlagen. Hiervon berühren drei die Zuständigkeit der ÖPNV-Aufgabenträger im Land Rheinland-Pfalz:

1. Einführung einer Expressbuslinie Herxheim – Karlsruhe
2. Ausbau des Stadtbahnangebotes zwischen Karlsruhe und Germersheim
3. On-demand-Verkehre für mehrere südpfälzische Gemeinden

Einführung einer Expressbuslinie Herxheim – Karlsruhe

Die Realisierung einer Expressbuslinie zwischen Herxheim und Karlsruhe erhielt nach der Einführung des Mobilitätspasses auf der badischen Seite die zweithöchste Nutzeneinstufung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Angedacht wird eine stündliche Linie über Hatzenbühl (Gemeinde abseits der Bahnlinie Germersheim – Wörth) mit anschließend direkter Führung nach Karlsruhe ohne weiteren Halte, um eine attraktive Fahrzeit zu erhalten.

Eine solche Buslinie wäre aus Sicht des ZÖPNV Süd eine gute Alternative für die wegen fehlendem volkswirtschaftlichen Nutzens nicht mögliche Realisierung einer Stadtbahnverbindung zwischen Herxheim und Karlsruhe. Die diesbezügliche Nutzen-, Kostenuntersuchung ist auf der Homepage des ZÖPNV Süd abrufbar.

Das Land Rheinland-Pfalz und der ZÖPNV Süd werden daher die Möglichkeiten der Einführung einer direkten Buslinie Herxheim – Karlsruhe als regionale Hauptlinie prüfen.

Ergänzung der Stadtbahnangebote zwischen Karlsruhe und Germersheim

Das Gutachten schlägt des Weiteren vor, eine zusätzliche Stadtbahnlinie zwischen Germersheim und Karlsruhe in den kommenden Jahren einzurichten, d.h. zusätzlich zum heute bestehenden 30-Minuten-Takt auf dieser Strecke.

Die Voraussetzungen hierfür sind

- die Zurverfügungstellung der nötigen Haushaltsmittel und der personellen sowie fahrzeugseitigen Ressourcen seitens des Verkehrsunternehmens AVG,
- eine komplette Neuordnung der Nahverkehrslinien über den Rhein, denn zu einem heute bereits bestehenden Halbstundentakt zwischen Germersheim und Karlsruhe eine weitere stündliche Linie zu addieren, erfordert eine völlige Überarbeitung der Fahrpläne.
- Dies kann nur gelingen, wenn die DB InfraGo die infrastrukturellen Kapazitäten zwischen Karlsruhe und Wörth ausbaut und der Karlsruher Hauptbahnhof entsprechend aufnahmefähig ist.
- Insofern ist aus Sicht des ZÖPNV Süd eine betrieblich sinnvolle Kompensation für den vor wenigen Jahren erfolgten Rückbau des nun städtebaulich

anderweitig verwendeten Planums des früheren Gleises 103 im sogenannten 'Pfälzer Bahnhof' notwendig.

- Außerdem muss DB InfraGo die geplanten Verbesserungen (ergänzende Weichenverbindungen) im Bahnhof Wörth realisieren, um weitere Züge ergänzen zu können.

On-Demand-Verkehre

Die Einrichtung und der Ausbau von On-demand-Angeboten in den rheinland-pfälzischen Kommunen obliegt den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten als Aufgabenträgern. Nach der Vorstellung der Eckpunkte des Landesnahverkehrsplans laufen jetzt die Gespräche darüber, wie abseits der klassischen Linienbusfahrten ergänzende Angebote als integrierter Bestandteil des ÖPNV dargestellt und finanziert werden können.

Weitere Vorgehensweise

Der ZÖPNV Süd hat im Einklang mit dem rheinland-pfälzischen Klimaschutz- und Mobilitätsministerium sowie in enger Abstimmung mit den Partnern in Baden-Württemberg sowie insbesondere dem Landkreis Germersheim das SPNV-Angebot auf der Schienenstrecke Karlsruhe – Wörth – Germersheim in den vergangenen Jahren deutlich ausgebaut.

- Die Kapazitätserhöhungen und Verdichterzüge, die mit der Straßen-Rheinbrückensanierung im Jahr 2019 eingeführt wurden, sind in den meisten Fällen bis heute beibehalten worden.
- Im Dezember 2023 konnte ein vollkommen neues Konzept zwischen Karlsruhe und Germersheim eingeführt werden. So verkehrt seit diesem Zeitpunkt die S 3 von Mannheim/Ludwigshafen stündlich über Germersheim und Wörth nach Karlsruhe (und in der Gegenrichtung). In der Kombination mit der – ebenfalls stündlichen – Stadtbahnlinie Karlsruhe – Wörth – Germersheim kann somit an Mo-Fr ein ganztägiger 30-Minutentakt angeboten werden. Gleichzeitig wurde ab Dezember 2023 an Wochenenden das stündliche Stadtbahnangebot durch zusätzliche S-Bahnverdichter ergänzt.
- Ab Dezember 2025 wird das Angebot zwischen Karlsruhe und Germersheim durch zwei zusätzliche Stadtbahnzugpaare am Nachmittag (zur Verbesserung des Schülerverkehrs, bzw. zur besseren Anbindung des LKW-Werkes in Wörth) sowie
- durch die Einführung des 30-Minutentaktes auch am Wochenende weiter ausgebaut.
- Zu Zeiten des nachmittäglichen Berufsverkehrs werden daher dann an Mo – Fr ab Dezember 2025 schon heute drei Züge pro Stunde angeboten.

Das Land Rheinland-Pfalz und der ZÖPNV Süd möchten jedoch über die gutachterlichen Empfehlungen hinaus auch die Angebote in der Relation Karlsruhe – Landau sowie zwischen der Pfalz und dem Elsass verbessern. Hierzu sind die folgenden Maßnahmen vorgesehen:

➤ Umstellung der Züge zwischen Karlsruhe, Landau und Neustadt/W auf moderne, barrierefreie und elektrische Züge

Stand heute können ab Frühjahr 2026 schrittweise alle Regional-Express Züge sowie die Regionalbahnen zwischen Karlsruhe, Landau und Neustadt/W von den heutigen Dieselfahrzeugen auf moderne, leise, barrierefreie und umweltfreundliche Akkuzüge umgestellt werden.

➤ Zweigleisiger Ausbau zwischen Wörth und Winden

Ziel des Zweckverbandes ist es, in den kommenden Jahren auch den eingleisigen Engpass zwischen Winden und Wörth schrittweise zu beseitigen. Hiermit könnten die Voraussetzungen geschaffen werden, zwischen Karlsruhe und Landau langfristig weitere Angebotsverbesserungen zu realisieren.

Hierzu besteht aktuell der folgende Sachstand:

- a) Seitens des Zweckverbandes haben wir für den Streckenabschnitt Winden bis ca. zur Brücke Gutenbergstraße in Kandel eine Vorentwurfsplanung seitens der DB InfraGO erstellen lassen, die bereits abgeschlossen ist. Dieser Abschnitt ist aus betrieblicher Sicht am sinnvollsten, da sich in Winden die beiden Regional-Express-Züge begegnen. Bei einer Verspätung des RE aus Richtung Karlsruhe, könnte dann der Gegenzug bereits ab Winden in Richtung Karlsruhe starten und sich auf der freien Strecke bis kurz vor Kandel mit dem anderen (verspäteten) Zug begegnen.
- b) Im Anschluss daran haben wir - nach einer Preisanfrage bei mehreren Ingenieurbüros - eine Machbarkeitsuntersuchung für den zweigleisigen Ausbau der Gesamtstrecke zwischen Winden und Wörth beim Ingenieurbüro Mailänder Consult beauftragt. Die Untersuchungsergebnisse sind auf unserer ZÖPNV-Homepage abrufbar.
- c) Ergänzend dazu wurde die DB InfraGO seitens des Zweckverbandes gebeten, für den Abschnitt von Winden bis ca. zur Brücke Gutenbergstraße in Kandel ein Angebot für die Erstellung einer Entwurfsplanung vorzulegen, damit bezüglich des wichtigsten Streckenabschnittes (Begründung siehe oben) in den kommenden Jahren das Baurecht geschaffen werden kann. Die diesbezüglichen Planungskosten wird der ZÖPNV Süd finanzieren und eine entsprechende Vereinbarung mit der DB InfraGo abschließen.
- d) Den vollständigen zweigleisigen Ausbau zwischen Winden und Wörth bekommen wir nur mit Hilfe des Bundes „gehoben“. Der neue Infrastrukturfonds ist hierzu sicherlich prädestiniert. Um zu prüfen, ob diese Maßnahme förderfähig ist, ist die Erstellung einer Nutzen-, Kostenuntersuchung für den Gesamt- und Teilabschnitte erforderlich. Auch diese werden wir als Zweckverband in diesem Jahr beauftragen.

Gleichzeitig bleibt der Bund aufgefordert, die Strecke Neustadt/W – Wörth vollständig zu elektrifizieren. Die Einrichtung von Ladeinseln in Landau und

Winden für die Batterietriebwagen auf den Strecken Landau – Pirmasens und Winden – Bad Bergzabern ist eine sinnvolle und gleichzeitig aufwärtskompatible Zwischenlösung für eine klassische Streckenelektrifizierung.

➤ Ausbau des Bahnknotens Wörth

Neben dem zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnittes Winden – Wörth ist auch der Ausbau des Bahnknotens Wörth durch zusätzliche Gleis- und Weichenverbindungen von großer Bedeutung. Um auch dort die Maßnahmen zu beschleunigen, wird der ZÖPNV Süd die weiteren Planungen bei der DB InfraGO finanzieren, um in der Lage zu sein, zusätzliche Gelder aus dem Infrastrukturfonds auch verbauen zu können. Sobald die diesbezüglichen Planungskosten vorliegen, wird der Zweckverband eine Vereinbarung mit der DB InfraGo abschließen. Ohne diese Unterstützung seitens des Zweckverbandes würden diese Planungen vermutlich jahrelang ruhen.

➤ Einführung grenzüberschreitender Zugverbindungen Karlsruhe / Pfalz / Strasbourg

Im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich ist die Einrichtung durchgehender Züge von Karlsruhe über Wörth nach Strasbourg Bestandteil eines laufenden europaweiten Vergabeverfahrens (Inbetriebnahme Stand heute im Dezember 2027).

Die Realisierung der vollständigen Linie ab/bis Karlsruhe ist allerdings erst nach dem Ausbau des Bahnhofs Wörth möglich. In einem Übergangszeitraum werden die Züge daher zwischen Wörth und Strasbourg verkehren und in Wörth möglichst gute Züge an die übrigen Zugverbindungen des Rheinland-Pfalz-Taktes bieten.

Die seitens des ZÖPNV Süd zusätzlich vorgeschlagenen Verbesserungen fügen sich sehr gut in die durch den Gutachter erarbeiteten Ausbauplanungen ein. Im Zielzustand sollen pro Richtung also 10 Züge stündlich über Rheinbrücke verkehren:

- die Stadtbahnen der Linie S 5 im 20-Minuten-Takt,
- zwei Stadtbahnen von und nach Germersheim,
- die S 3 Karlsruhe – Speyer – Rhein-Neckar sowie
- drei Züge aus Richtung Kandel/Winden und die Züge von und nach Strasbourg.

Durch dieses Maßnahmenbündel, das über die gutachterlichen Empfehlungen hinausgeht, könnte es gelingen, signifikant Verkehre auf die Schiene und den ÖPNV zu verlagern. Gerade die Effekte aus dem Ausbau der Strecke aus Landau konnten im Gutachten noch nicht berücksichtigt werden.

Entscheidend wird sein, inwieweit der Bund einerseits für die Angebotsverbesserungen ausreichende Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellen und andererseits beim Ausbau der Infrastruktur bürokratische Hürden für deren Realisierung abbauen kann.

Land und ZÖPNV haben den Willen, weiterhin engagiert die Planungen für eine bessere Südpfalzschiene voranzubringen und diese gemeinsam mit unseren engen Partnern in Baden-Württemberg, also dem Land BaWü und vor allem der Stadt Karlsruhe, auch umzusetzen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung beauftragt die Geschäftsstelle des Zweckverbandes ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd gemeinsam mit dem MKUEM die Voraussetzungen für die schrittweise Planung und Umsetzung der o.g. Maßnahmen.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025

Öffentliche Sitzung

TOP 8 Rheinland-Pfalz-Index – Festlegung der einzelnen Parameter

Vorbemerkungen

Im Rahmen der 73. Verbandsversammlung des ZÖPNV Süd am 03.12.2024 wurden unter TOP 9 die Grundzüge des Rheinland-Pfalz Indexes beschlossen.

Im Nachgang dazu wurde in der Gesellschafterversammlung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) am 19.12.2024 diese Thematik ebenfalls beraten und daraufhin der Beschluss gefasst, dass die bisherige Systematik der Personalkostenfortschreibung in allen linksrheinischen VRN-Linienbündeln weiterhin zur Anwendung kommen, bzw. somit der Rheinland-Pfalz Index nicht eingeführt werden soll.

Vor diesem Hintergrund haben die nachfolgenden Ausführungen aufgrund der aktuellen VRN-Beschlusslage nur Relevanz für die beiden Bus-Linienbündel in Rheinhessen und der Nahregion, d.h. im Bereich des KRN-Linienbündels (Kommunalverkehr Rhein-Nahe) sowie im Linienbündel Birkenfeld.

Festlegung der Gewichtung der einzelnen Parameter zur Fortschreibung der Personalkosten bei den Buslinienbündeln

Vorab muss für die Abbildung der Personalkostenentwicklungen ein Modell entwickelt werden, das sowohl die Personalkostenentwicklung der privat Beschäftigten des VAV-Tarifs umfasst, als auch die der kommunal Beschäftigten des TV-N-Tarifs.

Unter Punkt 3 des Beschlussvorschlages von TOP 9 der 73. Verbandsversammlung am 03.12.2024 wurde sich außerdem wie folgt verständigt:

„Als Kostendämpfungsfaktor wurde sich zudem zwischen dem MKUEM und den ÖPNV-Aufgabenträgern darauf verständigt, einen Index des Statistischen Bundesamtes für die „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr (sog. „H 49.3 Index“) aufzunehmen, um die automatische Durchreichung von Tarifergebnissen an die öffentliche Hand und damit drohende überhöhte Kosten zu vermeiden. Die detaillierten Gewichtungen werden noch im Rahmen einer Arbeitsgruppe erarbeitet.“

Gewichtung des Tarifvertrags für gewerbliche Arbeitnehmer (VAV) sowie des Bezirkstarifvertrags für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe (TV-N)

Das MKUEM hat in den vergangenen Monaten über die rheinland-pfälzischen Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen die Anzahl der privat Beschäftigten nach VAV-Tarif sowie der kommunal Beschäftigten nach TV-N ermittelt.

Auf dieser Basis wurden durch die Beratungsfirma KCW im Auftrag des MKUEM die weiteren Erhebungen vorgenommen. Hierbei wurde angenommen, dass die übermittelten Mengen sämtliche Fahrpersonale im Busgewerbe in Rheinland-Pfalz darstellen. Die Rückmeldungen spiegeln jeweils den Stand wider, der den Verkehrsverbänden bei der Abfrage im September 2024 vorlag und sind damit als hinreichend aktuell anzusehen. Das Ergebnis der Berechnung wurde kaufmännisch auf eine ganze Zahl ohne Nachkommastelle gerundet.

Die Gewichtung des TV-N sowie des VAV-Tarifs erfolgte mittels Fahrpersonal-Vollzeitäquivalenten (VZÄ): Die jeweils einem Tarifvertrag zugeordneten VZÄ wurden durch die Gesamtzahl (Summe beider VZÄ-Mengen) geteilt, der Quotient stellt nunmehr das Gewicht des jeweiligen Tarifvertrags dar. Aus den ermittelten Daten ergab sich im Ergebnis ein Verhältnis von 78:22 zugunsten des VAV-Tarifs.

Gewichtung des Tarifindex des Statistischen Bundesamtes für „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ (H-49.3 / WZ08-493)

In einer Rücksprache zwischen dem Land, den Vertreterinnen und Vertretern der kommunalen Seite sowie den beiden Zweckverbänden für den ÖPNV am 23. Januar 2025 wurde sich auf den Vorschlag verständigt, als Kostendämpfungsfaktor den Tarifindex des Statistischen Bundesamtes für „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ (H-49.3 / WZ08-493) (Ausprägung „Stundenverdienste mit Sonderzahlungen“) mit einer Gewichtung von 10 Prozent beizumischen. Diese Beimischung soll die automatische Durchreichung von Tarifergebnissen an die öffentliche Hand und eine Überkompensation von Kostenrisiken vermeiden.

In diesen Vorschlag sind die Rückmeldungen der Tarifparteien hinsichtlich der anteiligen Beimischung des Kostendämpfungsfaktors eingeflossen. Zudem wird der Wunsch der Verkehrsunternehmen nach keiner bzw. einer möglichst geringen Beimischung berücksichtigt.

Evaluation und Notfallmechanismus

Der RLP-Index soll, wie bereits auf der Verbandsversammlung am 03.12.2024 beschlossen, alle drei bis fünf Jahre evaluiert bzw. modifiziert werden. Ein Begleitarbeitskreis aus den bisherigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Abstimmungsgespräche, d.h. auch der beiden Zweckverbände für den ÖPNV, zur Einführung des neuen „RLP-Indexes“ unter Hinzuziehung der rheinland-pfälzischen Verkehrsverbände soll seine Arbeit hierzu im Jahr 2025 aufnehmen.

Im Falle des Auftretens von außergewöhnlichen Ereignissen sollten sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen jedoch bereits vor Ablauf dieses Zeitraums beraten, ob und ggf. in welcher Form eine Anpassung des RLP-Indexes vorgenommen werden soll (sogenannter „Notfallmechanismus“).

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung des ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd beschließt die folgenden Grundsätze im Hinblick auf die Festlegung der Gewichtung der einzelnen Parameter zur Fortschreibung der Personalkosten bei den Buslinienbündeln, für den Fall, dass der Rheinland-Pfalz-Index angewandt wird.

- 1. Auf Grundlage der Datenerhebung über die Anzahl der Beschäftigten im Bereich des Fahrpersonals bei den Verkehrsunternehmen des Omnibusgewerbes in Rheinland-Pfalz wird der Tarifvertrag für gewerbliche Arbeitnehmer (VAV) mit 78 % und der Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe (TV-N) mit 22 % gewichtet.**
- 2. Der Tarifindex des Statistischen Bundesamtes für „sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ (H-49.3 / WZ08-493) wird mit 10 % beigemischt.**
- 3. Der RLP-Index soll alle drei bis fünf Jahre evaluiert bzw. modifiziert werden. Sollten außergewöhnliche Ereignisse auftreten, setzen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu Gesprächen zusammen, um zu klären, ob und ggf. in welcher Form eine Anpassung des RLP-Indexes vorgenommen werden soll (sogenannter „Notfallmechanismus“).**

Das Statistische Landesamt soll durch das MKUEM gebeten werden, im halbjährlichen Turnus die Veränderungsdaten des RLP-Indexes im Omnibusverkehr RLP zu veröffentlichen.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025 Öffentliche Sitzung

TOP 9 Aktuelles

TOP 9.1 Streckensperrungen aufgrund von Dachsbauten

Im Rahmen der Verbandsversammlung erfolgt diesbezüglich ein aktueller mündlicher Sachstandsbericht.

TOP 9.2 Baustellen Schiene in 2025 und Ausblick

Die DB InfraGo hat für das laufende und auch das kommende Jahr zahlreiche Sperrungen mit z.T. massiven Eingriffen angekündigt.

- Die lange Sperrung zwischen Bad Dürkheim und Deidesheim wurde, wie unter TOP 9.1. erläutert werden wird, vsl. auf mindestens neun Monate ausgedehnt.
- Im April wird es wieder Einschränkungen zwischen Worms, Monsheim und Alzey geben. Die Details des Schienenersatzverkehrs werden gerade mit dem Landkreis Alzey-Worms abgestimmt.
- Im August folgen Bahnübergangsarbeiten zwischen Monsheim und Worms im Rahmen einer Vollsperrung.
- In den Herbstferien schließen sich Gleiserneuerungen südlich von Alzey an, die erneut zu einer Vollsperrung bis Monsheim führen werden.
- Zwischen Frankenthal und Weisenheim wird die Strecke zwischen dem 9. und 18. August und
- in der Westpfalz die Alsenzbahn vom 20. Juni bis zum 21. Juli an den Wochenenden zwischen Rockenhausen und Alsenz voll gesperrt werden.
- Die Auswirkungen von Bauarbeiten im Lautertal (nördlich Wolfstein, ab 4. August) müssen noch geprüft werden
- Zur Vorbereitung des ESTW Kaiserslautern sperrt die DB InfraGo ab Anfang Juni den Bahnhof und die anschließenden Streckenabschnitte. Es wird nach vorliegendem Kenntnisstand zwei Phasen geben, etwa eine Woche mit

ganztägigen Sperrungen und vier weitere, sich anschließende Tage mit Sperrungen zwischen 21 Uhr und 5 Uhr.

- Weitere Einschränkungen gibt es zu unterschiedlichen Zeiten für die Strecke Kaiserslautern – Pirmasens.
- Zwischen Wörth und Germersheim wird im August (aktuell bekannt: 8. bis 11. August) gesperrt.
- In Rheinhessen fällt am linken Rhein eine Massierung der Baumaßnahmen in den Monaten April bis Juni ins Gewicht. Mehrere Abschnitte werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten gesperrt, so dass in der Praxis kaum von einem geregelten Angebot zwischen Koblenz, Bingen und Mainz gesprochen werden kann.
- Hinzu kommen eine auch bei den Verkehrsunternehmen nicht mehr zu bewältigende Anzahl von kleineren oder kürzeren Baumaßnahmen, bei denen die DB InfraGo sich an ihre eigenen Fristen zur Ankündigung der Verspätungen und Zugausfälle nicht hält.

Ausblick auf das Jahr 2026

Im Jahr 2026 fallen die Auswirkungen der Generalsanierung der rechten Rheinstrecke sowie die Sanierung der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen – Mannheim ins Gewicht. Außerdem sperrt die DB InfraGo die Strecke Winden – Landau erneut, dieses Mal für die Vorbereitungen zur Inbetriebnahme des elektronische Stellwerks Winden sowie zur Erneuerung der Gleise zwischen Landau und Winden. Zwischen Kaiserslautern und Pirmasens Nord wird es mehrere Wochen zu Haltausfällen und einer kompletten Streckensperrung kommen, weil der Bahnhof Waldfishbach modernisiert wird.

Im Einzelnen:

- Für die Umleitung von Güterzügen während der Sperrung der rechten Rheinstrecke (10. Juli 2026– 11. Dezember 2026) werden sowohl der Fernverkehr der DB als auch der Regionalverkehr auf der linken Rheinstrecke massiv eingeschränkt. Das mit den Unternehmen erarbeitete Konzept basiert auf dem zwischen der DB InfraGo und der Bundesnetzagentur abgestimmten sog. 'Verkehrsartenmix'. Dieser legt stundenscharf fest, wieviel Züge des Güterverkehrs, Regional- und Personenfernverkehrs die für temporär überlastet erklärte Strecke (sog. TÜLS) befahren dürfen. Deshalb werden selbst im Berufsverkehr zahlreiche Züge entfallen, der Pendelverkehr der Mittelrheinbahn zwischen Mainz und Bingen wird ebenfalls reduziert. Aktuell werden noch letzte Details besprochen, weil die Anmeldungen für die Fahrplanperiode bis zum 14. April erfolgt sein müssen.
- Für die Sanierung der älteren, nach dem Krieg errichtete Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen muss diese mehrere Wochen (29. Mai – 10. Juli) voll gesperrt werden. Das in dieser Zeit geltende Programm sieht vor, dass dem Güterverkehr in Ludwigshafen Mitte das bahnsteiglose sog.

‘D-Gleis’ (südliches Gleis) vorbehalten bleibt, der Personenverkehr nutzt das ‘C’- Gleis mit dem Bahnsteig im Anschluss an die neue, in 2003 errichtete Brücke. Der Fernverkehr von und nach Mainz wird über die Riedbahn umgeleitet, der RE 14 entfällt. Anstatt der zwei stündlichen Fahrten der S 6 (Mannheim – Mainz) wird nur ein Zugpaar aus und in Richtung Frankenthal die Brücke passieren können. Richtung Schifferstadt muss der Zugverkehr ebenfalls um ein Zugpaar reduziert werden, hier wird die Linie von und nach Germersheim angepasst werden. Die für das Saarland und die Westpfalz wichtige Linien RE 1 (Süwex-Netz) teilt sich einen stündlichen Fahrplanslot mit den ICE-Zügen von und nach Paris. Das Programm ist mit der NVBW (für das Land Baden-Württemberg) und dem ZÖPNV Süd abgestimmt.

- Bislang ohne Einigung ist die von der DB InfraGo beanspruchte Vollsperrung zwischen Landau und Kandel für ca. 5,5 Monate zur Vorbereitung des elektronischen Stellwerks, das Ende 2026 in Betrieb gehen soll. Dies ist aus Sicht des ZÖPNV Süd nicht akzeptabel. Die diesbezüglichen Gespräche laufen noch.
- Beim Umbau des Bahnhofs Wald Fischbach wird es ebenfalls zu längeren Einschränkungen kommen. Konzepte, die einen Halt an einem Bahnsteig ermöglichen, wurden durch die Betriebsleitung der DB InfraGo nicht zugelassen bzw. würden einen hohen Personaleinsatz erfordern, der durch den ZÖPNV zu zahlen wäre. Die Gespräche hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

Ausblick auf 2027

Im ersten Halbjahr 2027 wird die Generalsanierung der Strecke entlang der Bergstraße indirekt auf den SPNV zwischen Mannheim und Mainz ausstrahlen. Die Gespräche hierfür stehen derzeit am Anfang, es ist auch hier von den Regeln einer TÜLS auszugehen, so dass Kürzungen im Angebot verlangt werden könnten.

Ebenfalls in 2027 wird die Strecke Mannheim – Heidelberg längere Zeit gesperrt, wodurch das Herzstück des gesamten Streckennetzes im Rhein-Neckar-Raum ausfällt. Die Folgen sind noch nicht absehbar.

Ausblick auf 2028:

Für das Jahr 2028 plant die DB InfraGo, neben vielen sonstigen Baumaßnahmen, nunmehr zwei Generalsanierungen im Bereich des ZÖPNV Süd.

- Im ersten Halbjahr 2028 soll die linke Rheinstrecke zwischen Koblenz und Mainz gesperrt werden, parallel zu Sperrung der Strecke Koblenz – Köln. In einem ersten Gespräch zu dieser Maßnahme konnten die Bedenken der Geschäftsstelle nicht ausgeräumt werden, dass die Einschränkungen für die Kunden unverhältnismäßig sein werden. Die DB InfraGo wirbt für Busangebote, die bis weit in den rheinhessischen Raum reichen müssten, weil wegen der Schaltungen der Leit- und Sicherungstechnik auch die Strecken südlich

von Bingen und die Strecke Gau-Algesheim – Bad Kreuznach nicht befahrbar sein werden.

Leider hat es die DB InfraGo auch – entgegen der Absichtserklärungen – bisher versäumt, mit dem Landesbetrieb Mobilität abzuklären, ob die parallel laufenden Straßen für die notwendigen Ersatzverkehre zur Verfügung stehen. Durch proaktive Kontaktaufnahme durch die Geschäftsstelle hat sich nun herausgestellt, dass der LBM sehr wohl in 2028 Straßenbaumaßnahmen plant, insbesondere im Bereich Bingerbrück.

- Zur geplanten mehrmonatigen Generalsanierung der Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken gibt es keinen neuen Sachstand. An die DB InfraGo, Region Südwest, wurde mehrfach der Wunsch herangetragen, die begonnenen Gespräche weiterzuführen. Seitens des ZÖPNV Süd wurde hierüber auch die DB Zentrale informiert.

Die Geschäftsstelle wird weiterhin alle Möglichkeiten nutzen, auf eine Änderung der Konzeptionen der DB InfraGo hinzuwirken, um der drohenden langfristigen Abwanderung von ÖPNV-Kunden etwas entgegen zu wirken. Die von der DB InfraGo nun als Beleg angeführten positiven Erfahrungen mit der Riedbahn-Sanierung können nicht auf die linke Rheinstrecke und die Bahnlinie Ludwigshafen – Saarbrücken übertragen werden, weil die Topographie eine völlig andere ist und zwei parallele Umleitungsstrecken zur Verfügung standen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis und fordert die InfraGo auf:

- 1. Die Baumaßnahmen endlich auch auf den regionalen Strecken zu bündeln. Auf vielen Strecken wird jedes Jahr wieder, z.T. an den gleichen Streckenabschnitten, gebaut.**
- 2. Ferner hat die DB InfraGo die von ihr selbst gesetzten Fristen bezüglich der Ankündigung von Baumaßnahmen unverzüglich wieder einzuhalten. Aktuell ist eine Vielzahl der Baumaßnahmen verfristet und die Zeit für eine qualifizierte Kundeninformation somit viel zu kurz.**
- 3. Die aktuelle Baustellenplanung der DB InfraGo zeugt von einem schlechten Management. Die Belange des Kunden, der Kundin müssen endlich wieder in den Fokus gerückt werden.**
- 4. Der Umfang der Streckensperrungen im Rahmen der geplanten Generalsanierungen der linken Rheinstrecke sowie zwischen Ludwigshafen und Saarbrücken ist viel zu groß und in keiner Weise kundengerecht. Die DB InfraGo wird daher aufgefordert, diese Projekte in für den Schienenersatzverkehr bewältigbare Abschnitte zu unterteilen.**

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

74. Verbandsversammlung am 10.04.2025
Öffentliche Sitzung

TOP 10 Sonstiges
150 Jahre Bahnstrecke Landau - Pirmasens Nord - Zweibrücken

Im Rahmen der Verbandsversammlung erfolgt diesbezüglich ein aktueller mündlicher Bericht.