

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

78. Verbandsversammlung am 11.06.2026

Öffentliche Sitzung

TOP 4 Aktuelles

TOP 4.1 Neustrukturierung des Bereiches Verkehr/ÖPNV auf ministerieller Ebene

Mit Beginn der neuen Legislaturperiode ab dem 18.05.2026 ist das Thema „ÖPNV/Schienenpersonennahverkehr“ vom Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) in das Ministerium für „Inneres, Integration und Verkehr“ übergegangen.

Vor diesem Hintergrund wird von Seiten des Vertreters des Landes im Rahmen dieser Verbandsversammlung ein kurzer Bericht zum aktuellen Stand der Dinge gegeben werden.

TOP 4.2 Bewertung des neuen Koalitionsvertrages auf Landesebene aus Sicht des ZÖPNV Süd

Aussagen des Koalitionsvertrages zum ÖPNV/SPNV

Grundlage der Arbeit der neuen rheinland-pfälzischen Landesregierung, deren Legislaturperiode am 18.05.2026 begonnen hat, ist ein Koalitionsvertrag der beiden Regierungsparteien CDU und SPD, der als **Anlage zu dieser Vorlage** beigefügt ist. Zentrale Botschaften der neuen Landesregierung zu den Themen „Schiene und ÖPNV“ finden sich ab Zeile 2471, bzw. ab Seite 67. Diese sind:

- Die Schiene ist ein zentraler Baustein für die Mobilität und die wirtschaftliche Entwicklung im Flächenland Rheinland-Pfalz.
- Hierzu gehören ein attraktiver Takt, moderne und barrierefreie Bahnhöfe sowie schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Oberzentren und den ländlichen Räumen.
- Weitere Streckenreaktivierungen sind auf Basis positiver Nutzen-, Kostenuntersuchungen denkbar.
- Die Elektrifizierung von Bahnstrecken wird dort vorangetrieben, wo sie wirtschaftlich ist. Gleichzeitig werden alternative Antriebstechnologien, wie z.B. batterieelektrische Lösungen geprüft.
- Bahnhöfe werden zu Mobilitätshubs weiterentwickelt, um den einfachen Wechsel zwischen den Verkehrsträgern zu ermöglichen.

- Auf Landesebene wird eine Sicherheitsdatenbank eingerichtet, um alle sicherheitsrelevanten Vorfälle im Schienenverkehr zentral erfassen zu können
- Unterstützung der Digitalisierung für die Steuerung des Schienenverkehrs
- Lärmsanierung entlang der Schienenstrecken, insbesondere im Mittelrheintal
- Das Nahverkehrsgesetz und der Landesnahverkehrsplan werden zeitnah evaluiert. Dabei sollen auch die bestehenden Finanzierungsstrukturen, Tarifmodelle sowie Marketingmaßnahmen überprüft und weiterentwickelt werden.

Planungen des ZÖPNV Süd für die neue Legislaturperiode

Aus Sicht des ZÖPNV Süd bietet der neue Koalitionsvertrag eine gute Grundlage, um die während der letzten Legislaturperiode angestoßenen Projekte fortführen zu können. Seitens des Zweckverbandes sind in der kommenden Legislaturperiode (2026 – 2031) die folgenden (Haupt-) Projekte geplant, bzw. werden angestrebt.

- Im Rahmen der Neuvergabe des landesweiten (elektrischen) Regional-Express-Netz (Betriebsaufnahme vrsl. 12/2031) sollen durch den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen mehr Sitzplatzkapazitäten bereitgestellt und das Angebot insgesamt attraktiver ausgestaltet werden.
- Europaweite Ausschreibung der Betriebsleistungen der S-Bahn Rhein-Neckar, Los 1 (Strecken Zweibrücken – Homburg – Kaiserslautern – Mannheim – Heidelberg – Osterburken, Karlsruhe – Heidelberg – Mannheim – Speyer – Germersheim – Wörth – Karlsruhe sowie Germersheim – Graben-Neudorf – Bruchsal) und Vorgabe von Neufahrzeugen, da die Bestandsfahrzeuge zum Vertragsende (12/2033) dann 30 Jahre alt sein werden.
- Klimafreundliche Schiene durch die Umsetzung des „Pfalznetzes“ (Umstellung auf elektrische Akkuzüge in der West- und Südpfalz bis 2029).
- Schaffung der planerischen Grundlagen in dieser Legislaturperiode, um alle Schienenstrecken in Rheinland-Pfalz schrittweise in den 2030er Jahren auf umweltfreundliche Elektrofahrzeuge umstellen zu können, entweder durch Vollelektrifizierungen oder den Einsatz von elektrischen Zügen mit Batteriespeichern.
- Umsetzung der Maßnahmen der Stationsoffensive (Bau neuer Bahnhaltepunkte) und somit Anschluss weiterer Regionen an die Schiene.
- Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken im Dezember 2028.
- Reaktivierung der Zellertalbahn (Kaiserslautern-) Münchweiler – Monsheim (-Worms) für den touristischen Verkehr sowie Schaffung der planerischen Grundlagen für eine Vollreaktivierung, deren Umsetzung von der Verfügbarkeit ausreichender finanzieller Mittel abhängig ist.
- Reaktivierung der Hunsrückquerbahn (Bingen/Bad Kreuznach-) Langenlonsheim – Simmern – Büchenbeuren) – als ersten Schritt - für einen touristischen saisonalen Zugverkehr
- Planerisches Vorantreiben der Reaktivierung aller weiteren Bahnstrecken mit einer positiven Nutzen-, Kostenuntersuchung.
- Planerische Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur auf Basis der Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt 2030+. Hierbei insbesondere Beseitigung von

infrastrukturellen Engpässen und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schienenstrecken, z.B. Ausbau der Bahnstrecke Mainz – Alzey und zweigleisiger Ausbau Kandel – Wörth.

- Durchführung der Entwurfsplanung sowie Schaffung des Baurechts für das Projekt „Pfalztram“ (Stadtbahnausbau im Umland Ludwigshafen).
- Schrittweise Umstellung der regionalen Buslinien, die durch Landesmittel finanziert werden, auf Elektrobusse.
- Weiterer barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur (Schiene und Straße), um eine Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen an den ÖPNV-Angeboten zu ermöglichen.
- Erhalt der planerischen Widmung aller stillgelegten Bahnstrecken. Somit können Zukunftsperspektiven offengehalten werden.

Organisationsstrukturen/Marketing

Aus Sicht des ZÖPNV Süd haben sich in den vergangenen Jahren die bestehenden Organisationsstrukturen in der Zusammenarbeit mit dem Land sowie den Verkehrsverbänden bewährt und sollen fortgeführt werden. Sowohl zum RNN als auch zum VRN bestehen gute und partnerschaftliche Beziehungen.

Die Mobilitätsmarke „Move RLP“ konnte im vergangenen Jahr mit der ÖPNV-Fachkräftekampagne erfolgreich gestartet werden und wird kontinuierlich inhaltlich weiter ausgebaut. Aus Sicht des ZÖPNV Süd soll die neue Mobilitätsmarke daher auf jeden Fall weitergeführt werden. Unangetastet sollen auch die im Landesnahverkehrsplan festgelegten Standards für den SPNV und die regionalen Buslinien bleiben.

Finanzierung

Haupt Herausforderung für die neue Landesregierung wird während der neuen Legislaturperiode die Finanzierung des SPNV und ÖPNV sein. Um die Angebote im heutigen Umfang sichern zu können, müssen zwingend die 195 Mio € Landesmittel für das Jahr 2026 auch in den Folgejahren (dynamisiert) fortgeführt werden, ansonsten sind Abbestellungen unvermeidbar. Verschärft wird die finanzielle Situation dadurch, dass zusätzlich noch Trassenpreise in großem Umfang aus den Jahren 2025 und 2026 an die DB InfraGo zurückgezahlt werden müssen, da die Trassenpreisbremse durch den EUGH-Beschluss „einkassiert“ wurde. Zudem ist völlig offen, wie sich die Entwicklung der Trassenpreise in den kommenden Jahren, d.h. 2027 ff. gestalten wird.

TOP 4.3 Akkuzugprojekt Pfalz

Mitte April 2026 sind erfreulicherweise die ersten zwei Akkuzüge in Kaiserslautern eingetroffen, die seit diesem Zeitpunkt im Rahmen von Test- und Ausbildungsfahrten in der Pfalz unterwegs sind. In den nächsten Wochen und Monaten ist nun ein weiterer Hochlauf bei der Fahrzeugauslieferung durch den Hersteller Stadler zu erwarten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben die neuen Akkuzüge nur eine Zulassung für Test- und Ausbildungsfahrten. Des Weiteren ist die Werkstatt für die Akkuzüge in Kürze vollumfänglich einsatzfähig.

Die Zulassung für den Fahrgastbetrieb ist aktuell beim Eisenbahnbundesamt in Prüfung, so dass von einem schrittweisen Einsatz der Akkuzüge im Fahrgastbetrieb ab Herbst 2026 auf den Strecken Neustadt/W – Landau – Karlsruhe und Pirmasens – Saarbrücken auszugehen ist. Stand heute kann dann die Umstellung der Schienestrecken Kaiserslautern – Pirmasens, Kaiserslautern – Kusel und Kaiserslautern – Lauterecken ab Mitte 2027 erfolgen. Die Betriebsaufnahmen auf der Queichtalbahn (Landau – Pirmasens) und Winden – Bad Bergzabern erfolgen in 2029.

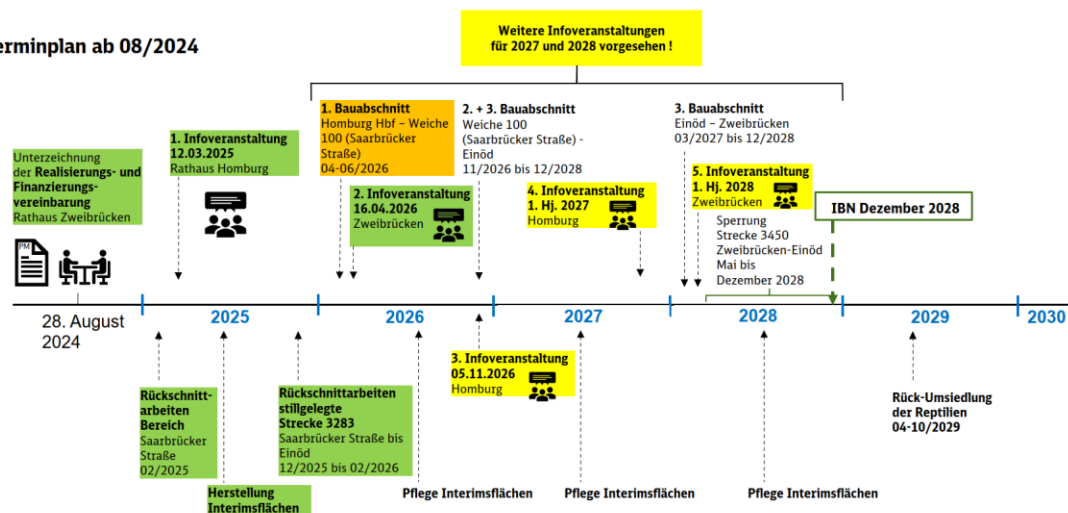
TOP 4.4 Baufortschritt Reaktivierung Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken

Im Beisein der beiden Ministerpräsidenten (Rheinland-Pfalz und Saarland) konnte im Oktober letzten Jahres der Start der Bauarbeiten für die Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken mit einer Taufe eines S-Bahnzuges auf den Namen „Zweibrücken“ im Bahnhof Zweibrücken gefeiert werden. Nach der Rodung der Strecke im Winter 2025/2026 sind nun die Bauarbeiten an der Strecke gestartet. Nachfolgend der aktuelle Projektplan bis zur Inbetriebnahme im Dezember 2028.

Terminplan bis zur Inbetriebnahme



Terminplan ab 08/2024



Damit sich die Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich über den Projektfortschritt informieren können, hat die DB InfraGO ein Informationsportal eingerichtet, das regelmäßig aktualisiert wird. Dieses kann mit Hilfe des folgenden QR-Code erreicht werden.



BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt die Berichte zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

78. Verbandsversammlung am 11.06.2026 **Öffentliche Sitzung**

TOP 5 Update Jahresbaustellen und Generalsanierungen

In Fortschreibung der Vorlage zu Top 3 der öffentlichen Sitzung am 3. März 2026 berichtet die Geschäftsstelle wie folgt:

Update Jahresbaustellen

Gegenüber dem Bericht in der Verbandsversammlung im Dezember 2025 ergaben sich im Bereich der Jahresbaustellen in einzelnen Fällen Änderungen.

Baustellensituation rund um Mainz

Die Baustellensituation rund um Mainz sollte mit dem Start der Generalsanierung der rechten Rheinstrecke ab 10. Juli insofern entspannter sein, weil dann keine nennenswerten Baumaßnahmen am linken Rhein mehr durchführbar sein werden (Hauptumleitungsweg für den Güterverkehr). Wichtige Ausnahme sind die Brückenarbeiten östlich von Mainz, welche im Zeitraum vom 10. Juli bis 18. September vorgesehen sind. In Folge dieser Maßnahmen ist die Eisenbahnstrecke zwischen Mainz-Gustavsburg und Mainz-Bischofsheim zeitweise nicht befahrbar, was zu Ausfällen und Umleitungen im Regionalverkehr zwischen Mainz und Frankfurt führt. Außerdem muss das Regionalverkehrsangebot, insbesondere Richtung Worms, ausgedünnt werden, um Platz für den Güterverkehr zu schaffen.

Baustellenfahrplan zur Sanierung der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim (30. Mai. – 10 Juli 2026)

Die DB InfraGO hat weitere Baumaßnahmen auf der Mannheimer Seite nachgeschoben, so dass das zwecks Sanierung der Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim seit Ende Mai bis Anfang Juli angepasste Zugangebot nochmals tageweise reduziert sein wird. Im Basiskonzept verkehren vier der sechs stündlichen S-Bahnfahrten über die Brücke, einzelne Verdichterfahrten in der Hauptverkehrszeit entfallen. Damit bleibt jedoch ein Grundangebot bestehen.

Bauarbeiten zwischen Neustadt/W und Kaiserslautern sowie weiter Richtung Homburg

Seit einigen Wochen schränkt die DB InfraGO den Verkehr von und nach Kaiserslautern ein. Sie begründet dies mit notwendigen Arbeiten zur Inbetriebnahme eines elektronischen Stellwerks für die Bahnhöfe Landstuhl, Kaiserslautern und Hochspeyer. Diese Einschränkungen dauern an und führen unter anderem auch weiterhin abschnittsweise zu Streckensperrungen.

Bauarbeiten im Zuge der Strecke Neustadt/W – Landau – Wörth (Karlsruhe)

Die Strecke Landau – Kandel sowie die in Winden abzweigenden Strecken nach Bad Bergzabern und Wissembourg werden vom 24. Juli (20 Uhr) bis einschließlich 30. September aufgrund von Bauarbeiten komplett gesperrt und müssen somit auf Schienenersatzverkehr umgestellt werden. Schon seit Mitte Mai kommt es in den Abendstunden zu Zugausfällen, weil die DB InfraGO vorbereitende Maßnahmen realisieren möchte. Diese sind mit dem ZÖPNV abgesprochen, um die Hauptsperrophase kürzer halten zu können.

Das von der DB Regio AG vorgelegte Busersatzkonzept für die o.g. Hauptbauphase wurde durch den ZÖPNV Süd überarbeitet und sieht nun einen sehr aufwändigen Schienenersatzverkehr vor, mit dem versucht wird, die heutigen Wegeketten und Anschlüsse in der Südpfalz auf der Straße herzustellen.

Darüber hinaus wird die Gesamtstrecke Neustadt/W – Wörth auf Veranlassung der DB InfraGO in den kommenden Jahren mehrfach auf verschiedenen Teilabschnitten und in unterschiedlicher Zeitdauer vollständig gesperrt werden müssen, um insbesondere die massiven Schädigungen durch die Dachsbauten beseitigen zu können.

Weitere nennenswerte Baumaßnahmen bis Jahresende

Strecke Grünstadt – Freinsheim

Vom 02.10. (geplanter Beginn der Sperrung: 21:00 Uhr) bis zum 19.10. (geplantes Ende der Sperrung: 5:00 Uhr morgens) will die DB InfraGO zwei Eisenbahnüberführungen zwischen Freinsheim und Kirchheim erneuern. Daher wird die Strecke in diesem Zeitraum voll gesperrt. Vor diesem Hintergrund wird zwischen Grünstadt und Freinsheim ein SEV verkehren müssen. Der Sperrzeitraum fällt in die Herbstferien, allerdings damit auch in einen Zeitraum stärkeren Wochenendverkehrs.

Strecke Hinterweidenthal – Bundenthal-Rumbach (Wieslauterbahn)

Die Sanierung der Strecke verzögert sich infolge von weiteren Schäden an Brücken, die bei deren Öffnung festgestellt wurden sowie durch die knappe Verfügbarkeit von Stopfmaschinen. Deshalb haben die Verbandsgemeinde Dahn, der Landkreis Südwestpfalz und die Geschäftsstelle des ZÖPNV die für den 3. Juni vorgesehene Betriebsaufnahme auf den 27. Juni verschoben. Befahren wird in einem ersten Schritt die Strecke bis Dahn Süd. Die Aufnahme des Verkehrs bis zum Endbahnhof in Bundenthal ist abhängig von der Beseitigung der weiteren festgestellten Schäden sowie der Erreichbarkeit der Wieslauterbahn infolge der Sperrung der Queichtalbahn zwischen Mitte August und Mitte September.

Strecke Landau – Pirmasens/Wieslautertal

Außerhalb der Schulferien, nämlich vom 17.08. bis zum 24.09. beabsichtigt die DB InfraGO, die Strecke zwischen Landau und Wilgartswiesen zur Sanierung mehrerer Brücken bzw. Durchlässe zu sperren. Damit wird auch ein Verkehr im Wieslautertal erneut nicht möglich sein. Vor diesem Hintergrund wird zwischen Landau und Annweiler bzw. Wilgartswiesen ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden. Erschwerend kommt dann noch hinzu, dass diese Baustelle zeitweise zeitlich parallel zur o.g. Sperrung zwischen Landau und Winden liegt.

Auf die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs bezüglich des saisonalen Angebotes im Wieslautertal wird verzichtet, weil die Nachfrage - erfahrungsgemäß - schon allein durch die lange Anfahrstrecke mit dem Bus ab Landau - kaum nennenswert sein dürfte.

Strecke Pirmasens – Kaiserslautern

Die Verkehrsstation Waldfischbach wird ab Ende Mai 2026 vollständig modernisiert und barrierefrei ausgebaut. Bündelungen mit anderen Gewerken im Zuge der Biebermühlbahn scheiterten an den unterschiedlichen Planungs- und Realisierungshorizonten. Während der Schulferien im Sommer (Zeitraum von 27.06. - 03.08.) wird die Strecke voll gesperrt, außerhalb dieser Phase – vom 23. Mai bis zum 26. Juni und ab dem 3. August bis zum 9. August können die Züge zwar fahren, müssen aber aus betrieblichen Gründen nach einem abweichenden Fahrplan verkehren und können in Waldfischbach mangels Bahnsteige nicht halten. Weitere Einschränkungen beeinträchtigen das Angebot weiter bis Anfang September an den Wochenenden. Deshalb sind verschiedene Ersatzkonzepte notwendig.

Update Generalsanierungen

Die DB AG hält unverändert weiterhin daran fest, die Anbindung weiter Teile des Landes Rheinland-Pfalz durch ausgedehnte Generalsanierungen massiv einzuschränken. Eine direkte Betroffenheit ergibt sich durch die beiden Projekte

1. Generalsanierung Linke Rheinstrecke (Zeitraum 04. Februar bis 07. Juli 2028 zuzüglich einer Totalsperrung an insgesamt 10 Wochenenden im Jahr 2027, laut DB InfraGO für vorbereitende Maßnahmen). Hinzu kommen die Sperrung der Rheinhessenbahn, betrieblich bis Sprendlingen, weil die von der DB AG installierte Leit- und Sicherungstechnik einen Zugverkehr bis Gensingen nicht zulässt. In weiteren, jedoch deutlich kürzeren Zeiträumen können auch keine Züge bis Gau-Algesheim bzw. Bingen Hbf verkehren.
2. Generalsanierung Ludwigshafen – Saarbrücken (22. Juni bis 07.12.2029) zuzüglich einer vorgeschalteten Totalsperrung über fast zwei weitere Monate, durch die DB AG angekündigt für den Zeitraum 15. September bis 10. November 2028 sowie für Anfang 2028 nächtliche Totalsperrungen sowie Wochenendtotalsperrungen zwischen Homburg und Neustadt/W. im Zeitraum vom 10. Dezember 2027 bis 4. Februar 2028.

Die Geschäftsstelle hat im Rahmen der DB-Regularien (bspw. sog. KomBau) der Totalsperrung der Strecke Saarbrücken – Ludwigshafen formell widersprochen und zur Vorbereitung einer sogenannten Variantendurchsprache einen Vorschlag ausgearbeitet.

Auch mit Blick auf die Landesgartenschau zwischen April und Oktober 2028 in Neustadt/W hat die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd der DB InfraGO mitgeteilt, dass die Sperrung für Herbst 2028 nicht mitgetragen werde. Auch die Wochenendsperrungen in den Monaten Dezember 2027, Januar 2028 sowie Anfang Februar 2028 müssen kritisch betrachtet werden. Dabei bekommt die Finanzierung des Ersatzverkehrs eine besondere Bedeutung: Gelten während einer originären generalsanierungsbedingten Totalsperrung die Finanzierungsregeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit einer hälftigen Mitfinanzierung der Ersatzverkehre durch Bund und DB, sollen diese Unterstützungen während den vorgeschalteten oder nachgelagerten Totalsperrungen in den Jahren 2028 (Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken) bzw. nach 2029 (DSTW Mainz) nicht gelten. Der Ersatzverkehr wird also - sofern nicht bei DB und Bund ein Umdenken erfolgt - vollständig über die Verkehrsverträge mit den Unternehmen und damit in letzter Konsequenz aus den durch das Land dem Zweckverband zugewiesenen Bundesmitteln zu finanzieren sein.

Zwar hält die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd 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. In der Gesamtschau der Beeinträchtigungen nimmt jedoch die Sorge zu, dass es zu massiven, dauerhaft wirkenden Einbrüchen in der Nachfrage kommen wird. Die DB InfraGO nimmt unter dem Label einer Generalsanierung offenkundig eine Demontage des Regionalverkehrs sowie langfristig wirkende wirtschaftliche Schäden in Kauf.

Vor diesem Hintergrund erscheinen Initiativen von kommunaler Seite (z.B. die jüngste Resolution des Stadtrats Kaiserslautern, **als Anlage beigefügt**) hilfreich, das beschriebene Sperrscenario in Frage zu stellen. Auch aus dem rheinland-pfälzischen Landtag konnten Stimmen vernommen werden, die die Position des ZÖPNV unterstützen.

Für die Sperrung der linken Rheinstrecke laufen derzeit die Absprachen zum Ersatzverkehrskonzept. Die Einsprüche und Argumente der Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd zugunsten einer Teilung der Sperrung in einen Abschnitt nördlich Koblenz und südlich Koblenz werden seitens der DB AG nicht anerkannt. Vor diesem Hintergrund geht es darum, Schadensbegrenzung durch aufwändige und teure Ersatzkonzepte zu versuchen.

Vor diesem Hintergrund wird die neue rheinland-pfälzische Landesregierung um Unterstützung in den Bemühungen gebeten, dass durch die Planungen der DB InfraGO vorgezeichnete mehrmonatige Abhängen der Pfalz vom Schienenverkehr in den Jahren 2028 und 2029 zu vermeiden.

Außerdem bittet der ZÖPNV Süd das Land Rheinland-Pfalz um Unterstützung in den Bemühungen, dass auch bei den vor- und nachgelagerten Sperrungen die Finanzierungsregelungen zugunsten des Ersatzverkehrs gemäß Schienenwegeausbaugesetz angewendet werden.

Baumaßnahmen während der Landesgartenschau 2028 Neustadt

Die DB InfraGO hat über das Baustellenportal KomBau für das Jahr 2028 im Raum Neustadt/W folgende Baumaßnahmen angekündigt:

- Totalsperrungen von Homburg bis Böhl-Iggelheim bzw. Ludwigshafen-Mundenheim in den Zeiträumen vom 04. Februar (21:00 Uhr) bis 11. Februar (21:00 Uhr) sowie vom 31. März (21:00 Uhr) bis 03.04. (05:00 Uhr).
- Besonders kritisch wird die Totalsperrung vom 15. September (21:00 Uhr) bis 10. November (21:00 Uhr) im Abschnitt Homburg – Böhl-Iggelheim gesehen. Damit wäre eine Bedienung der Landesgartenschau (zentrale Station Neustadt-Böbig) auf der Schiene nicht möglich – aus keiner Richtung. Auch die der Strecke nach Deidesheim zuzuordnenden Gleise zwischen Neustadt und Böbig sollen gesperrt werden.
- Des Weiteren sehen die Planungen der DB vor, zwischen dem 21. April und 1. Mai 2028 Teilabschnitte der Strecke Neustadt – Landau – Winden – Wissembourg zu sperren, es folgen nächtliche Totalsperrungen (jeweils ab 21 Uhr) vom 5. Mai bis 28. Juli 2028.
- Südlich Landau ist von Februar 2028 bis November 2028 überdies mit erheblichen Einschränkungen und längeren Vollsperrungen zu rechnen, weil unter anderem die finale Sanierung der durch Tierbauten geschädigten Abschnitte realisiert werden sollen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Sie schließt sich der Resolution der Stadt Kaiserslautern zur Generalsanierung der Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken an und schlägt vor, dass weitere betroffene Gebietskörperschaften entsprechende Beschlüsse fassen.

Sie wird ferner die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße dabei unterstützen, die Hauptstrecke Mannheim – Neustadt – Saarbrücken während der Landesgartenschau 2028 baufrei zu halten.

Anlage: Resolution der Stadt Kaiserslautern zur Generalsanierung

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

78. Verbandsversammlung am 11.06.2026 Öffentliche Sitzung

TOP 6 Ergebnisentwürfe der Nutzen-, Kostenuntersuchungen und weitere Vorgehensweise

Die nachfolgenden Ausführungen nehmen Bezug auf die Vorlagen zu TOP 4.4 der 74. Verbandsversammlung am 10.04.2025 und TOP 7 der 75. Verbandsversammlung am 25.08.2026.

TOP 6.1 Ausbau und Beschleunigung der Bahnstrecke Mainz – Alzey (-Kirchheimbolanden)

Wie im Rahmen der 75. Verbandsversammlung ausgeführt, wurde das Ingenieurbüro PTV mit der Durchführung einer Nutzen-, Kostenuntersuchung für den abschnittswisen zweigleisigen Ausbau und die Beschleunigung der Bahnstrecke Mainz – Alzey (-Kirchheimbolanden) beauftragt. Mittlerweile konnten die Untersuchungen im Entwurf fertiggestellt werden, so dass im Rahmen dieser Verbandsversammlung die Ergebnisentwürfe durch den Gutachter vorgestellt werden können. Im nächsten Schritt wird der Gutachter einen Berichtsentwurf vorlegen, der seitens des Landes und des ZÖPNV Süd geprüft wird. Nach der Einarbeitung ggf. erforderlicher Anpassungen durch den Gutachter kann dann der finale Bericht durch das Land und den ZÖPNV Süd abgenommen werden.

TOP 6.2 Zweigleisiger Ausbau Winden – Wörth

Auch bezüglich dieses Streckenabschnittes konnte die Ermittlung des Nutzen-, Kostenverhältnisses im Entwurf abgeschlossen werden. Im Rahmen dieser Sitzung wird der Gutachter PTV ebenfalls die Ergebnisentwürfe der Untersuchung vorstellen. Im nächsten Schritt wird das Ingenieurbüro auch hier einen Berichtsentwurf vorlegen, der seitens des Landes und des ZÖPNV Süd geprüft wird. Nach der Einarbeitung ggf. erforderlicher Anpassungen durch den Gutachter kann dann der finale Bericht durch das Land und den ZÖPNV Süd abgenommen werden.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt die Berichte zur Kenntnis und spricht sich bei beiden Projekten für die Beauftragung der Vorentwurfsplanung aus.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

78. Verbandsversammlung am 11.06.2026 Öffentliche Sitzung

TOP 8 Regionale Buslinien

TOP 8.1 Neustrukturierung der regionalen Buslinie 445 Wendelsheim – Armsheim

Ausgangslage regionale Buslinie 445

Die Linie 445 wurde im Jahr 2017 (siehe TOP 3 der 54. Verbandsversammlung) als Regionale Buslinie (Landeslinie) eingerichtet und verkehrt seitdem im Stundentakt in Relation der ehemaligen Bahnverbindung zwischen Armsheim, Flonheim und Wendelsheim.

Die bisherigen Erfahrungen sowie die Auswertung der Fahrgastzahlen zeigen jedoch, dass die Nachfrage mit derzeit 145 Fahrgästen pro Tag in den Ferien und 280 Fahrgästen pro Tag an Schultagen hinter den Erwartungen in Bezug auf den Raumtyp zurückbleibt. Die Angebotsstandards für regionale Buslinien ergeben sich aus dem Landesnahverkehrsplan des Landes Rheinland-Pfalz. Eine Ausdünnung des Fahrplanangebots würde dazu führen, dass die Standards nicht mehr erreicht würden. Vor diesem Hintergrund besteht die Überlegung, die finanziellen Mittel des Landes/des ZÖPNV in eine andere Busrelation im Bereich des Landkreises Alzey-Worms „umzuschichten“, die eine stärkere Fahrgastnachfrage erwarten lässt.

Aus diesem Grund ist vorgesehen, die Finanzierung der Linie 445 vom Land auf den Landkreis zu übertragen und die bisherige Landeslinie künftig als lokale Linie weiterzuführen.

Der Landkreis erhält dadurch die Möglichkeit, Fahrten mit geringer oder fehlender Nachfrage anzupassen, beziehungsweise einzustellen. Vor dem Hintergrund der in Bezug auf den Raumtyp niedrigen Fahrgastzahlen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (HVZ) und des Schülerverkehrs plant der Landkreis die Umstellung des bisherigen 60-Minuten-Takt auf einen 120-Minuten-Takt. Gleichzeitig sollen mit dem derzeitigen Betreiber, der DB Regio Bus Mitte GmbH, Gespräche über alternative Bedienungsformen aufgenommen werden.

Neue Konzeption regionale Buslinie 444/450

Im Gegensatz dazu wird die lokale Linie 444 zwischen Wörrstadt und Wöllstein gut nachgefragt und verzeichnet kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen. Insbesondere die Umsteigeverbindung am Knotenpunkt Wöllstein Mitte zur Linie 440 von beziehungsweise nach Bad Kreuznach gewinnt zunehmend an Bedeutung. Zu Beginn des Verkehrsvertrages nutzten täglich 270 Fahrgäste die Linie 444, welche ab Wörrstadt zudem einen attraktiven Bahnanschluss in Richtung Mainz bietet. Bei der letzten Zählung im März 2026 waren es bereits 515 Fahrgäste.

Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, die Linie 444 zu einer Regionalen Buslinie aufzuwerten und in die Finanzierung des Landes/ZÖPNV Süd zu überführen. Hierfür soll die Linie 444 in einer neuen regionalen Linie 450 aufgehen, die künftig ohne Umstieg von Bad Kreuznach über Wöllstein nach Wörrstadt verkehren soll. Durch die Direktverbindung wird somit eine weitere Attraktivitätssteigerung des Angebots erwartet.

Im Zuge dessen soll der Takt der bestehenden Regionalen Buslinie 440 werktags um 30 Minuten verschoben werden, sodass künftig in Alzey ein Anschluss an den schnelleren RE in Richtung Mainz anstelle des bisherigen RB-Anschlusses hergestellt werden kann.

Änderungen bei den lokalen Buslinien

Die Taktverschiebung der Linie 440 macht zugleich Anpassungen auf der Linie 425 sowie bei einzelnen Schülerverkehrsleistungen auf weiteren Linien erforderlich. Im Rahmen der Neuordnung der Linien 450/444 und 440 sollen zudem bestehende Schülerverkehrsleistungen aus den regulären Taktfahrten herausgelöst und separat organisiert werden. Die bereits heute vollständig durch den Landkreis finanzierten Schülerfahrten können dadurch zuverlässiger durchgeführt werden. Gleichzeitig werden die Taktfahrten in den Hauptverkehrszeiten zeitlich entlastet, wodurch sich die Pünktlichkeit an den Knotenpunkten sowie die allgemeine Zuverlässigkeit und Kundenzufriedenheit verbessern sollen.

Darüber hinaus soll auch die Linie 492, die derzeit zwischen Partenheim, Vendersheim, Gau-Weinheim und Wallertheim nach Wörrstadt verkehrt, angepasst werden. Sie stellt aktuell mit 65 Fahrgästen pro Tag in den Ferien und 95 Fahrgästen pro Tag an Schultagen die nachfrageschwächste Linie im Landkreis dar und wird bislang im 60-Minuten-Takt betrieben. Auf Wunsch der Ortsgemeinde Wallertheim wurde die Linie vor einigen Monaten um einen zusätzlichen Halt in Wallertheim erweitert. Trotz dieser Maßnahme konnten jedoch keine nennenswerten Fahrgastzuwächse erzielt werden. Daher wird auch diese Linie eingehend überprüft und außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf einen 120-Minuten-Takt reduziert werden. Zudem sollen auch hier Gespräche mit der DB Regio Bus Mitte GmbH über alternative Bedienungsformen geführt werden.

Die beschriebenen Änderungen sollen nach einer umfassenden Informationskampagne in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund zum Winterfahrplanwechsel am 13.12.2026 umgesetzt werden. Die Maßnahmen wurden bereits mit dem Land und dem Landkreis Alzey-Worms abgestimmt.

Veränderung der Bus-km

Die geplanten Änderungen führen voraussichtlich zu nachfolgenden Änderungen der Buskilometer-Leistungen für Land/ZÖPNV:

- Entfall der Landesfinanzierung der Linie 445: ca. 110.000 Bus-Km/Jahr
- Einführung der neuen Linie 450 Bad Kreuznach – Wöllstein – Wörrstadt (gleichzeitig übernimmt der Landkreis zusätzlich notwendige lokale Verstärkerfahrten auf der Linie 440): ca. 160.000 Bus-Km/Jahr

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung beschließt, die bisherige regionale Buslinie 445 ab dem 13.12.2026 nicht mehr zu finanzieren und die Finanzierungsverantwortung an den Landkreis Alzey-Worms zurückzugeben.

Im Gegenzug wird die heutige Linie 444 zwischen Wörrstadt und Wöllstein ab dem 13.12.2026 in eine regionale Linie umgewandelt und neu als Linie 450 bis nach Bad Kreuznach durchgebunden werden, d.h. künftig durch das Land Rheinland-Pfalz/den ZÖPNV Süd und somit nicht mehr durch den Landkreis Alzey-Worms finanziert werden.

Vor diesem Hintergrund wird der Verbandsvorsteher des ZÖPNV Süd ermächtigt, die diesbezüglichen vertraglichen Regelungen abzuschließen.

So ist unter anderem der Kooperations- und Finanzierungsvertrag zwischen dem Landkreis Alzey-Worms, ZÖPNV Süd sowie dem Land Rheinland-Pfalz im Linienbündel Alzey-Worms Nord durch einen Annex zu ergänzen.

TOP 8.2 Marketingkampagne regionale Buslinien

Regionale Buslinien erfüllen eine wichtige Funktion im Mobilitätsangebot von Rheinland-Pfalz. Sie verbinden Städte, Gemeinden und wichtige Verkehrsknoten und ergänzen das Schienennetz besonders dort, wo keine direkte Bahnverbindung besteht.

Im Alltag entlasten die regionalen Buslinien die Straßen vom Autoverkehr und reduzieren das Verkehrsaufkommen in Orten und Innenstädte - sei es werktags oder an den Wochenenden. Trotz ihrer wichtigen Bedeutung ist die Bekanntheit und Wahrnehmung dieser Angebote als attraktive Mobilitätsoption vielfach noch nicht optimal:

- viele Menschen kennen die regionalen Buslinien in ihrem Umfeld nicht,
- oder berücksichtigen sie nicht als Option für ihre Alltags- und Freizeitmobilität, denn
- das Auto ist, insbesondere im ländlichen Raum, häufig das dominierende Verkehrsmittel.

Vor diesem Hintergrund wurde ein Marketingmaßnahmenpaket entwickelt, das vor den Sommerferien im Verbandsgebiet des ZÖPNV RLP Süd unter der Mobilitätsmarke „moveRLP“ ausgespielt wird.

Zu den Maßnahmen zählen:

Baustein 1:

Eine Social Media Kampagne unter dem Motto „Ich tanke“, um die Wahrnehmung für die regionalen Buslinien zu erhöhen. Aufhänger sind die hohen Treibstoffpreise bzw. die anhaltende Debatte zum Thema Tanken. In den Motiven geht es jedoch darum, was der Fahrgast während seiner Fahrt mit dem Bus statt Treibstoff zu tanken tun kann: freie Zeit zum Lesen, Lernen oder Entspannen. Diese Maßnahme richtet sich im Wesentlichen an (potentielle) Pendler.

Baustein 2:

In einer Anzeige im Leo-Freizeitmagazin der Rheinpfalz und einem abgeleiteten Social Media Post geht es um Freizeitziele, die man mit ausgewählten regionalen Buslinien erreichen kann. Die Auswahl an Bushaltestellen richtet sich nach dem Erscheinungsbereich des Magazins (270, 171, 457, 500/501, 591, 250). Diese Maßnahme richtet sich an potentielle Freizeitnutzer.

Baustein 3:

An zentralen Bushaltestellen ausgewählter Orte findet eine Verteilaktion von Give Aways statt, um die bestehenden Fahrgäste in der Nutzung der regionalen Busse zu bestärken. Die ausgewählten Orte und regionalen Buslinien sind:

- Alzey (440, 446)
- Bad Kreuznach (221, 240, 250, 440)
- Idar-Oberstein (800, 830, 840, 850, 855, 880)
- Kaiserslautern (109, 130, 140, 180)
- Kusel (270, 280)
- Landau (500/501, 550, 591)
- Mainz (630, 660)
- Neustadt/Weinstraße (500, 501)
- Pirmasens (250)
- Speyer (572, 591, 798)
- Worms (430, 432)

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis