

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

34. Verbandsversammlung am 18.06.2008

TOP 2 Rheinland-Pfalz-Takt 2015

Die rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände erarbeiten derzeit gemeinsam mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sowie dem Saarland, vertreten durch die VGS (Verkehrsgesellschaft Saar) eine Rahmenkonzeption zur Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes.

In der gemeinsamen Verbandsversammlung der beiden Zweckverbände soll unter Mitwirkung des rheinland-pfälzischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau über den inzwischen erreichten Stand der Planungen informiert und ein Grundsatzbeschluss zum derzeitigen Planungsstand und zur weiteren Vorgehensweise herbeigeführt werden.

Anlass und Ziel

Die Grundstrukturen des derzeitigen Rheinland-Pfalz-Takt-Bedienungsangebotes basieren im Wesentlichen auf Planungen des Schweizer Ingenieurbüros „sma+partner“ aus der ersten Hälfte der 90er Jahre. Diese wurden in der Vergangenheit, jeweils im Vorfeld europaweiter Ausschreibungen, punktuell weiterentwickelt. Beispiel hierfür ist das Vergabeverfahren des „West- und Südpfalznetzes.“

Anlass für die konzeptionelle Überprüfung des Gesamtangebotes ist die Tatsache, dass im Bereich des ZSPNV Süd derzeit die Vorbereitungen für die europaweite Vergabe von ca. 50 % der Verkehrsleistungen bei einer vorgesehenen Betriebsaufnahme im Dezember 2014, bzw. 2015 laufen. Hierbei bietet sich die Möglichkeit, durch moderne und leistungsfähigere Schienenfahrzeuge eine verbesserte Qualität des Fahrplanangebotes in punkto neuer Verbindungen, Haltepunkte sowie Anschlüsse anbieten zu können.

Im Einzelnen handelt es sich im Bereich des ZSPNV Süd um folgende Ausschreibungsverfahren:

- „Dieselnetz Südwest“: alle mit Dieselfahrzeugen betriebenen Strecken im Bereich der nördlichen Weinstraße, in Rheinhessen, entlang der Nahe sowie in Teilbereichen der Bergstraße und des Odenwaldes, Betriebsaufnahme Dezember 2014 (beteiligte Aufgabenträger sind neben dem Zweckverband der Verkehrsverbund Rhein-Neckar, die Länder Baden-Württemberg und Saarland sowie der Rhein-Main Verkehrsverbund).

- „S-Bahn Rhein-Neckar“: Neuausschreibung der 1. und 2. Ausbaustufe in Kooperation mit den Ländern Baden-Württemberg und Saarland sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar als beteiligte Aufgabenträger, Betriebsaufnahme des Gesamtnetzes im Dezember 2015.
- „RE-Netz“: europaweite Vergabe aller RE-Linien im Bereich der Bundesländer Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und im Saarland, Betriebsaufnahme Dezember 2014.

Zwischenbilanz

Der Rheinland-Pfalz-Takt ist seit Mitte der 1990er Jahre das Erfolgskonzept des Landes für die Erhaltung und den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Schiene. Sowohl im Norden als auch im Süden von Rheinland-Pfalz konnte das Angebot im regionalen Schienenverkehr deutlich ausgebaut und damit die Mobilität der Bürger verbessert werden. Durch die Durchführung von Wettbewerbsverfahren konnten im Wesentlichen, bei gleichem Mitteleinsatz, Taktverdichtungen und Qualitätsverbesserungen oder, insbesondere mit Blick auf die Reaktivierungen und Ausflugszüge, völlig neue Angebote geschaffen werden.

Im Vergleich zu 1993, also dem Jahr vor der Bahnreform, sind die Fahrgastzahlen des SPNV landesweit um über 100% gestiegen.

Auf den, nun in rund 14 Jahren erarbeiteten Erfolgen und den zahlreichen gewonnenen Erfahrungen aufbauend, wollen die beiden Zweckverbände gemeinsam mit dem Land den Rheinland-Pfalz-Takt ausbauen und weiterentwickeln.

Das Konzept

Bei der Konzeption des Rheinland-Pfalz-Taktes Anfang der 1990er Jahre wurden die Entwicklungsphasen in eine Vor-, und Zwischenstufe gegliedert. Darauf aufbauend wurde das Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 entwickelt. Kernelement dieser Konzeption ist ein landesweites Netz von hochwertigen und schnellen Regional-Express-Linien ("RE-Netz"). Mit diesem RE-Netz werden die Oberzentren des Landes untereinander sowie mit den wichtigsten Zentren in den Nachbarländern verbunden.

In den Regionen wird das RE-Netz durch Regionalbahn-Netze verdichtet, die dort das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung darstellen.

Die konzeptionellen Arbeiten werden flankiert durch parallele Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit der entwickelten SPNV-Netze. Dadurch ist gewährleistet, dass sich die Planungen an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Zweckverbände orientieren. Generell gilt dabei das Ziel, bei gleichbleibendem Mitteleinsatz mittelfristig einen quantitativ und qualitativ besseren SPNV anbieten zu können.

Ergänzend zu den konzeptionellen Arbeiten zum Rheinland-Pfalz-Takt 2015 auf der Schiene werden parallele Untersuchungen zu den anschließenden Busverkehren, bzw. Potenzialuntersuchungen für neue Haltepunkte durchgeführt.

RE – Netz

Der aktuelle Planungsstand für das landesweite RE–Netz sieht folgende Linien vor:

Linie	Laufweg	Anmerkungen
RE 1	Koblenz – Trier/Luxembourg – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim	<p>Von Koblenz bis Saarbrücken stündlich danach 2-stündlich in Ergänzung des überregionalen Fernverkehrs nach Mannheim, ggf. Verlängerung einzelner Züge bis Heidelberg. Ziel stündliches, schnelles Angebot zwischen Saarbrücken und Mannheim (bestehend aus Fernverkehr, RE-Züge).</p> <p>Über eine Fortführung des stündlichen RE-Angebotes hinaus bis Kaiserslautern ist eine abschließende Klärung unter den Partnern noch herbeizuführen.</p> <p>In Trier Flügelung SB/Lux</p>
RE 2	Koblenz – Mainz – Frankfurt	<p>2-stündlich an allen Tagen der Woche, d.h. Neuleistung an Wochenenden</p> <p>Prüfung der Möglichkeit des Flügelns und Kuppelns in einzelnen Zeitlagen mit dem RE 4 in Mainz Hbf.</p>
RE 2a	Koblenz – Bingen – Kaiserslautern	<p>Einzelne Zugleistungen (maximal 2-stündlich), bedienen zwischen Bad Kreuznach und Kaiserslautern alle Halte, in Bingen Anschluss auf Hahn-RE</p>
RE 2b	Flughafen Hahn – Bingen – Mainz – Frankfurt	<p>Flughafen Hahn – Bingen stündlich, weiter bis Frankfurt 2-stündlich; in Tagesrandlagen stündlich Hahn – Frankfurt</p> <p>Somit entsteht zwischen Bingen, Mainz und Frankfurt in Kombination mit dem RE 2 ein Stundentakt.</p> <p>Folgende Halte sind auf der Hunsrückbahn vorgesehen: Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen, Simmern, Kirchberg, Flughafen Hahn.</p>
RE 3	Frankfurt – Mainz – Bad Kreuznach – Bad Münster – Saarbrücken/Kaiserslautern	<p>2-stündlich ab Frankfurt und stündlich ab Mainz nach Saarbrücken,</p> <p>In Bad Münster flügeln und kuppeln (zumindest in der HVZ, angestrebt ist stündlich) mit der Regionalbahn im Alsenzthal in/aus Richtung Kaiserslautern</p>
RE 4	Mainz – Ludwigshafen – Speyer – Karlsruhe	<p>2-stündlich (ergibt mit RE 7 im Abschnitt Mainz – Ludwigshafen einen Stundentakt). RE kann ab Ende 2010/Mitte 2011 auf Elektrotraktion umgestellt werden, wenn die S-Bahn Bruchsal – Germersheim in Betrieb ist.</p>
RE 5	Koblenz – Remagen – Bonn – Köln – Düsseldorf – Emmerich	<p>Stündlich</p>

RE 6	Kaiserslautern – Neustadt – Landau – Karlsruhe	Neustadt – Karlsruhe stündlich, in Landau Hbf. flügeln und kuppeln in einigen Zeitlagen mit Zügen des Queichtals 2-stündliche Verlängerung über Neustadt hinaus nach Kaiserslautern
RE 7	Mainz – Ludwigshafen– Mannheim	2-Stündlich, in Kombination mit dem RE 4 stündlich zwischen Mainz und Ludwigshafen (in Abstimmung mit den Fahrplänen des Fernverkehrs), Prüfung der Verlängerung von Einzelzuglagen aus/in Richtung Neustadt, Heidelberg, Wiesbaden;
RE 8	Koblenz – Neuwied – Köln – M'gladbach	Stündlich, neuer Laufweg über Lützel
RE 9	Aachen – Köln – Siegen	Stündlich
RE 12	Trier – Gerolstein – Köln	2-stündlich
RE 25	(Gießen) – Limburg – Koblenz – Andernach – Mayen – Ulmen	Als SE (Stadtexpress) konzipiert, der auf der Lahnstrecke über Koblenz bis Andernach als RE, anschließend auf der Pellenz-Eifel bis Ulmen als RB verkehrt.

RB – Netze

Nachfolgend werden die wichtigsten Änderungen in den regionalen RB-Netzen beschrieben:

Region Rheinhessen-Nahe

Im Bereich der Region Rheinhessen-Nahe steht mit Ausnahme der schon an Trans Regio vergebenen Mittelrheinbahn (Betriebsaufnahme am 14. Dezember 2008) sowie der hauptsächlich Hessen betreffenden Linien zwischen Mainz und Wiesbaden, in den nächsten beiden Jahren die Ausschreibung des nahezu kompletten SPNV an. Folgende wesentliche Änderungen werden derzeit planerisch und auf ihre Wirtschaftlichkeit hin geprüft:

Mainz – Bingen – Koblenz

- Einführung eines konsequenten 30-Minutentaktes zwischen Mainz und Bingen
- Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den rheinhessischen Bahnstrecken Mainz – Wiesbaden (S-Bahn), Bingen bzw. Bad Kreuznach – Mainz, Alzey – Mainz und zur Erschließung der westlichen Mainzer Stadtteile ist ein neuer Haltepunkt „Mainz-Schottwerke“ vorgesehen.

Mainz – Worms – Ludwigshafen

- Die Regionalbahnverbindung Mainz – Worms – Mannheim wird in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar integriert bei gleichzeitiger Modernisierung aller Bahnhöfe und Haltepunkte und Beibehaltung der heutigen Anschlusssystematik.
- Die Verlängerung dieser S-Bahnlinie nach Heidelberg und von dort weiter in den Kraichgau hängt von der Beseitigung infrastruktureller Engpässe auf der stark be-

lasteten Strecke östlich von Mannheim ab.

- Neue Haltepunkte sind in Dienheim und Frankenthal Süd geplant. Ein denkbarer weiterer Halt in Worms Süd ist in der Fahrplankonzeption berücksichtigt. Mit der Betriebsaufnahme der S-Bahn im Dezember 2015 ist zudem die Einrichtung eines täglichen 30-Min-Taktes auf der Gesamtstrecke zwischen Mannheim und Mainz vorgesehen (heute nur zwischen Mannheim und Worms).
- In einzelnen Zeitlagen wird zudem die Verlängerung der S-Bahn über Mainz hinaus nach Wiesbaden geprüft, bzw. zusätzliche Verdichter in der HVZ Mainz – Oppenheim als Verlängerung der Nahe-Regionalbahn.

Mainz – Bad Kreuznach – Idar-Oberstein – Saarbrücken

- Die Regionalbahnlinie Mainz – Idar-Oberstein soll künftig stündlich an allen Tagen der Woche fahren. Ergänzt wird dieses Angebot durch eine ebenfalls stündlich verkehrende Regionalbahn Baumholder – Idar-Oberstein – Kirn, wodurch die Strecke Heimbach – Baumholder für den SPNV reaktiviert würde.
- Außerdem werden zusätzliche neue Haltepunkte in Planig, Bad Kreuznach-Michelin, -Rheingrafenstraße, Niederhausen, Bad Sobernheim-Schulzentrum, IDO-Globus, IDO-Gewerbegebiet geprüft. Zur Verbesserung der Anbindung von Neubrücke ist vorgesehen, die Regionalbahn aus Saarbrücken über Türkismühle bis Neubrücke zu verlängern.
- Ferner ist vorgesehen, (zumindest während der HVZ, angestrebt ist stündlich) den heutigen RE Frankfurt – Mainz – Saarbrücken in Bad Münster mit der RB Bad Münster – Kaiserslautern zu flügeln und zu kuppeln, so dass somit umsteigefreie Zugverbindungen Kaiserslautern – Mainz/Frankfurt Hbf. geschaffen werden können. Die bisherigen Fahrplanlagen bei RE und RB auf der Nahestrecke sollen dabei grundsätzlich beibehalten werden.
- Für Reisende aus Baumholder in/aus Richtung Saarbrücken sowie zur Anbindung der Gemeinde Hoppstädten wird eine Busverbindung zum RE-Halt Neubrücke geschaffen. Fahrgäste in/aus Richtung Mainz können ab Baumholder die Regionalbahn bis Kirn nutzen und dort in den schnellen RE von/nach Mainz/Frankfurt umsteigen.

Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden:

- Auf der Strecke zwischen Alzey und Mainz wird das bewährte Prinzip eines Wechsels schneller Züge und einer, alle Halte bedienenden, Regionalbahn beibehalten. Die schnellen Regionalverkehrszüge werden nach Kirchheimbolanden durchgebunden und erhalten in Mainz Hbf. gute Anschlüsse an RE-Verbindungen von und nach Frankfurt/M. Alle Züge von Alzey haben günstige Anschlüsse an die S-Bahn Rhein-Main.
- Prüfung direkter Züge Alzey – Frankfurt sowie zusätzlicher Verdichter Saulheim – Mainz

- Für die Regionalbahnzüge werden zusätzliche Halte in Nieder-Olm Nord, Obersaulheim und Sulzheim geprüft.

Kaiserslautern – Marnheim – Monsheim – Worms (Zellertalbahn)

- Derzeit untersucht wird die Reaktivierung der Zellertalbahn, die im Vergleich zu heute zu einer erheblichen Reisezeitverkürzung zwischen dem Oberzentrum Kaiserslautern und der Stadt Worms führen würde (heute 1:30 – 1:45 Stunden Reisedauer bei einer Fahrt mit der S-Bahn über Ludwigshafen gegenüber ca. 60 Minuten bei einer Reaktivierung).
- Zwischen Monsheim und Worms entstünde durch die zusätzlichen Zugverbindungen Kaiserslautern – Worms im Zulauf auf die künftige S-Bahn-Linie Mainz – Mannheim zudem wieder ein durchgehender Halbstundentakt. Ob in Einzelfällen noch eine Durchbindung der Linie Kaiserslautern – Worms bis Biblis möglich ist (Anschluss an RE von/nach Frankfurt), wäre zu prüfen.

Worms – Alzey – Bingen

- Durch den Einsatz eines leistungsstärkeren Dieseltriebwagens können die heute z. T. sehr knappen Anschlüsse in Worms Hbf. etwas zeitlich entspannt werden. Zudem ist die Einrichtung eines neuen Haltepunktes in Worms-Pfiffligheim vorgesehen. Ob ein weiterer Haltepunkt „Alzey-Mitte“ realisiert werden kann, ist noch detailliert fahrplantechnisch zu überprüfen.
- Im Nordabschnitt dieser Strecke, d.h. zwischen Alzey und Bingen ist ebenfalls noch eine genaue fahrdynamische Untersuchung erforderlich, ob ein an heute angelehntes Betriebsprogramm gefahren werden kann oder ob durch eine Veränderung der Fahrlagen eine Verbesserung des Anschlusses in Gensingen-Horrweiler von und nach Mainz möglich ist. In diesem Zusammenhang ist dann noch mit den lokalen Aufgabenträgern abzustimmen, welche Anschlüsse in Armsheim (Übereckanschluss von und nach Mainz) und Gensingen-Horrweiler (aus/in Richtung Bad Kreuznach) erreicht werden müssen.

Region Rheinpfalz

Im Bereich der Rheinpfalz stehen die Regionalbahnen nördlich von Neustadt zur Ausschreibung an („Dieselnetz Südwest“, Betriebsaufnahme Dezember 2014). Die Hauptlast des SPNV tragen die Linien der S-Bahn RheinNeckar, die ebenfalls neu vergeben werden. Im Zuge des S-Bahn-Ausschreibungsverfahrens ist geplant, den BASF-Verkehr auf den Strecken Kaiserslautern – Ludwigshafen, bzw. Wörth – Gernersheim – Ludwigshafen in die S-Bahn RheinNeckar zu integrieren und durch die Umstellung von Diesel- auf Elektrotraktion zu beschleunigen. Eine diesbezügliche Kostenuntersuchung läuft bereits.

Mainz – Worms – Ludwigshafen

- Siehe Kapitel „Rheinhessen, Nahe“

Frankenthal – Grünstadt – Eisenberg – Eiswoog

- Aufgrund der guten Kundennachfrage ist eine Angebotsverdichtung auf einen 30-Min-Takt im Abschnitt Frankenthal – Grünstadt vorgesehen. Ferner wird die Durchbindung zusätzlicher Züge nach Ludwigshafen, Mannheim geprüft.
- Durch den neuen Haltepunkt Frankenthal Süd entsteht in Zusammenhang mit der vorgenannten Maßnahme ein halbstündlicher „Übereckanschluss“ aus dem Raum Grünstadt/Freinsheim in den Rhein-Neckar Raum.

Neustadt – Bad Dürkheim – Grünstadt – Monsheim

- Im Abschnitt Neustadt – Bad Dürkheim – Freinsheim wird die heutige Angebotskonzeption beibehalten.
- Um weiterhin durchgehende Zugverbindungen in der Relation Neustadt – Grünstadt anbieten zu können, werden während der HVZ die RB-Leistungen Neustadt – Freinsheim bis nach Grünstadt verlängert, bzw. starten in Grünstadt.

Kaiserslautern – Mannheim

- Zwischen Kaiserslautern und Mannheim wird grundsätzlich die heutige, bewährte S-Bahn-Konzeption beibehalten. In einzelnen Zeitlagen wird der zusätzliche Einsatz von „Sprinter S-Bahnen“ geprüft.
- An den Bahnhöfen Ludwigshafen-Mundenheim und -Rheingönheim ist es Ziel des Zweckverbandes, durch ein leistungsfähigeres S-Bahnfahrzeug zu einer verbesserten zeitlichen Bedienung zu kommen. Es wird darüber hinaus geprüft, ob dadurch weitere Halte eingerichtet werden können. Kurzfristig wird analysiert, inwieweit punktuell die Bedienung insbesondere von Rheingönheim verbessert werden kann (vor dem Hintergrund der Ansiedlung der Firma Vögele).

Neustadt – Landau – Karlsruhe

- Im Rahmen der europaweiten Ausschreibung des Südpfalznetzes werden bis Ende 2010 zwei neue Haltepunkte im Regionalbahnbereich eingerichtet: Neustadt Süd und Wörth-Mozartstraße. Zudem sind die ab Ende 2010 im Südpfalznetz eingesetzten Fahrzeuge in der Lage, einen weiteren Haltepunkt in Kandel-Nord bedienen zu können (zur Erschließung eines neuen großen Baugebietes).
- Siehe auch Kapitel „weitere Planungen“

Mannheim – Schifferstadt – Germersheim – Bruchsal

- Mit der Elektrifizierung der Schienenstrecke Germersheim – Graben-Neudorf kann ab Ende 2010/Mitte 2011 die S-Bahn RheinNeckar bis nach Bruchsal verlängert werden, bei grundsätzlicher Beibehaltung der heutigen Fahrlagen.
- Zur Verbesserung der Verkehrsbedienung im morgendlichen Berufsverkehr werden zusätzliche, umsteigefreie Zugverbindungen in der Relation Germersheim – Mannheim geprüft.

Germersheim – Wörth (-Karlsruhe)

- Mit dem Auslaufen des Verkehrsvertrages der DB Regio AG, Ende 2010, wird die Strecke Germersheim – Wörth in das Stadtbahnsystem Karlsruhe einbezogen werden. In diesem Zusammenhang ist der Bau von sieben neuen Haltepunkten vorgesehen.
- Im Jahr 2015 ist dann die Einführung eines konsequenten Halbstundentaktes geplant.

Neustadt – Wissembourg, Wörth – Lauterbourg

- Auf beiden Strecken werden derzeit im Rahmen eines Gutachtens durch das Ingenieurbüro sma+partner folgende Planfälle untersucht, wie grenzüberschreitende Zugverbindungen zwischen Rheinland-Pfalz und dem Elsass eingerichtet werden können:
- Planfall 1: optimierter Status-Quo, d.h. zweistündliche Durchbindung der heutigen RB-Leistung Neustadt – Wissembourg nach Strasbourg bei gleichzeitiger Verbesserung der Infrastruktur im Bahnhof Wissembourg
- Planfall 2: RE-Verbindung Neustadt – Strasbourg (zusätzlich zum nationalen RB-Angebot in der Pfalz und im Elsass)
- Planfall 3: RE-Verbindung Mainz – Lauterbourg – Strasbourg (zusätzlich zum nationalen RB-Angebot in der Pfalz und im Elsass)

Eine Festlegung auf ein Betriebskonzept (bezüglich des grenzüberschreitenden Verkehrs) auf diesen Strecken im Rahmen des Projektes Rheinland-Pfalz-Takt 2015 erfolgt im Nachgang zu diesem Gutachten.

Winden – Bad Bergzabern

- Auf dieser Strecke ist die Beibehaltung der bisherigen Fahrplankonzeption vorgesehen.
- Siehe auch Kapitel „weitere Planungen“

Region Westpfalz

In der Westpfalz sind mit der bevorstehenden Betriebsaufnahme des ausgeschriebenen Westpfalznetzes die Angebote im Bereich der nicht elektrifizierten Strecken bis ins Jahr 2023 vorstrukturiert. Die geplanten Verbesserungen im Einzelnen:

Kaiserslautern – Landstuhl – Kusel

- Bezüglich der Linie Kaiserslautern – Kusel sind die Beibehaltung der heutigen Fahrplankonzeption, bzw. ab 2015 die Wiedereinführung der Durchbindung der Züge an Wochenenden über Landstuhl hinaus bis Kaiserslautern Hbf. vorgesehen. Die Durchbindungen an Wochenenden wurden im Jahr 2007 aufgrund der Regionalisierungsmittelkürzung weitestgehend eingestellt.

Saarbrücken/Zweibrücken – Homburg – Kaiserslautern

- Das Grundangebot der S-Bahn RheinNeckar wird im Abschnitt Kaiserslautern – Homburg zu einem konsequenten Stundentakt verdichtet, bzw.
- bei gleichzeitiger Beibehaltung des Angebotsvolumens zwischen Kaiserslautern und Saarbrücken.
- Die Integration der Strecke Homburg/Saar – Zweibrücken in das S-Bahn-Netz soll mit dem Saarland partnerschaftlich umgesetzt werden.

Pirmasens – Kaiserslautern – Bingen

- Die heutige Regionalbahn Bad Münster – Kaiserslautern wird ab Ende 2014 mit dem RE Frankfurt – Mainz – Saarbrücken geflügelt und gekuppelt, so dass umsteigefreie Zugverbindungen Kaiserslautern – Mainz/Frankfurt Hbf entstehen (mindestens in der HVZ, angestrebt ist stündlich).
- Zur Aufrechterhaltung der Direktverbindung Kaiserslautern – Bingen Hbf., zur Sicherstellung des S-Bahn-Anschlusses in Hochspeyer und zur Schaffung einer Direktverbindung der Knoten Kaiserslautern und Koblenz werden zusätzliche Zugverbindungen zwischen Kaiserslautern und Koblenz geprüft.
- Sofern trassentechnisch möglich, werden darüber hinaus punktuelle RE-Verbindungen Mainz – Kaiserslautern vertiefend untersucht.
- Zusätzlicher Haltepunkt Kaiserslautern-Hohenecken ist vorgesehen.

Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach

- Gemäß der europaweiten Ausschreibung des Westpfalznetzes wird ab Dezember 2008 ein neuer beschleunigter Fahrplan im Lautertal eingeführt sowie der Zugverkehr in den Abendstunden verbessert.

Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens

- Ebenfalls durch die Westpfalzausschreibung determiniert sind folgende Verbesserungen, die im Laufe des Jahres 2009 umgesetzt werden: neue Haltepunkte in Homburg-Einöd, Zweibrücken-Rosengarten, Contwig-Stambach (bei Beibehaltung der bisherigen Fahrplankonzeption) sowie ein
- abgestimmtes Bus-, Schienenkonzept in der Relation Dellfeld – Zweibrücken

Landau – Pirmasens, Hinterweidenthal Ost - Bundenthal

- Im Rahmen der Ausschreibung des „Südpalznetzes“ wurden im Queichtal folgende Angebotsverbesserungen konzipiert: neue Haltepunkte in Landau-Krankenhaus, Landau-Kreisverwaltung, Annweiler-West, Sarnstall, Hauenstein-Mitte, Rodalben-Neuhof,

- Abgestimmtes Bus-, Schienekonzept im Abschnitt Landau – Hauenstein
- Flügeln und Kuppeln der RB Pirmasens – Landau in einigen Zeitlagen mit dem RE Neustadt – Landau – Karlsruhe, somit einzelne umsteigefreie Verbindungen Queichtal – Karlsruhe (spätestens ab Ende 2014).
- Aufgrund der guten Fahrgastnachfrage der Züge zwischen Annweiler und Landau werden zusätzliche Verdichter in dieser Relation ab Ende 2014 geprüft.
- Punktuelle Angebotsergänzungen auf der Wieslautertalbahn

Infrastrukturelle Voraussetzungen

Zur Umsetzung der angestrebten Betriebsprogramme sind teilweise Verbesserungen der Schieneninfrastruktur erforderlich, wie z.B. die Wieder-, Neueinrichtung von Kreuzungsbahnhöfen (z.B. Wörrstadt oder Kirchheim/Weinstr.). Die genaue Ausgestaltung dieser Infrastrukturmaßnahmen wird derzeit mit der DB Netz AG abgestimmt und monetär bewertet.

Davon unabhängig ist das Modernisierungsprogramm für die Stationen weiterzuführen. Um beispielsweise behindertengerechte, ebenerdige Einstiege in die Züge zu ermöglichen, müssen die Bahnsteige auf zuvor festgelegte, jeweils gleiche Höhen umgebaut werden. In Rheinland-Pfalz sind dies entweder 55 oder 76 cm (letzte Höhe bei der S-Bahn RheinNeckar und der Mittelrheinbahn).

Weitere Planungen

Über den Zeithorizont 2015 hinaus (Jahre 2020/2025 ff.) ist es gemeinsames Ziel der Landesregierung und des Zweckverbandes Süd, insbesondere folgende weitere Verbesserungen zu prüfen:

- Umsetzbarkeit der Ergebnisse der standardisierten Bewertungen in der Südpfalz, wie z.B. die Elektrifizierung der Strecke Neustadt/Wstr. – Wörth einschließlich des zweigleisigen Ausbaus des Engpasses Winden – Wörth
- Verlängerung einer S-Bahnlinie auf den Flughafen Ramstein
- Flomersheimer Kurve
- Verbindungsspanne Hunsrückbahn (Gensingen – Langenlonsheim)

Beschlussvorschlag

Die Verbandsversammlung nimmt den aktuellen Stand der Planungen zur Weiterentwicklung des SPNV ("Rheinland-Pfalz-Takt 2015") zustimmend zur Kenntnis.

Sie beschließt diesen Planungsstand als Grundlage für die nunmehr abschließend anstehenden Abstimmungen mit den lokalen und benachbarten Aufgabenträgern.

Sie beauftragt die Geschäftsstelle mit der Umsetzung der Konzeption entweder durch Anpassung der bestehenden Verkehrsverträge oder durch Einbindung der Konzeption in anstehende Ausschreibungen von Verkehrsleistungen.