

ZSPNV NEWS

Aktuelles von Bus und Bahn



Das neue Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz ist in Kraft getreten



Mit dem Inkrafttreten des neuen Nahverkehrsgesetzes Rheinland-Pfalz vor wenigen Wochen wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Land neu organisiert, um die verschiedenen Angebotsformen des ÖPNV (Busse, Bahnen sowie neue Mobilitätsformen, wie z. B. On-Demand-Angebote) noch enger zu vernetzen. Die Kernelemente des neuen Gesetzes sind:

Der gesamte öffentliche Personennahverkehr ist nun eine Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in den Grenzen der jeweiligen finanziellen Leistungsfähigkeit.

Der Landesnahverkehrsplan ist das Herzstück der künftigen Nahverkehrspolitik. Er soll in den nächsten zwei Jahren erarbeitet werden, konzeptionell für ein landesweit ab-

gestimmtes attraktives Gesamtangebot über alle Verkehrsträger hinweg sorgen, und die entscheidende Grundlage für die Qualität und Angebotsdichte im Bus- und Bahnverkehr sein. Die dort festgelegten konkreten Standards geben den Landkreisen und kreisfreien Städten den einzuhaltenden Rahmen für die Erfüllung der neuen Pflichtaufgabe ÖPNV vor. Er wird durch einen entsprechenden Beschluss der Landesregierung als Verordnung verbindliche Planungsvorgabe.

Die bestehenden beiden Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV Nord und ZSPNV Süd) werden zu Zweckverbänden für den öffentlichen Personennahverkehr (ZÖPNV RLP Süd und Nord) weiterentwickelt.

Mitglieder der beiden Zweckverbände sind weiterhin die Landkreise und kreisfreien Städte der jeweiligen Region sowie das Land. Innerhalb der Zweckverbände werden jeweils zwei Regionalausschüsse gebildet. Im Bereich des künftigen Zweckverbandes ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd werden dies die Regionalausschüsse Pfalz und Rheinhesse-Nahe sein. Die Geschäftsstelle des ZÖPNV RLP Süd wird wie bisher in Kaiserslautern

sein und sich für die Planung, Finanzierung und Organisation des SPNV im südlichen Rheinland-Pfalz verantwortlich zeichnen.

Die Kreise und kreisfreien Städte bleiben Aufgabenträger für den ÖPNV. Das Land übernimmt mit dem neuen Nahverkehrsgesetz deutlich mehr Verantwortung und verfügt über mehr Stimmenanteile als bisher in den Zweckverbandsversammlungen. Darüber hinaus ist es Mitglied im „Ständigen Ausschuss“, dem neuen zweckverbandsübergreifenden Gremium zur Koordinierung der fachlichen Arbeit der Zweckverbände sowie der Verkehrsverbände.

Der künftige Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd wird sich engagiert in die Erarbeitung des neuen Landesnahverkehrsplans einbringen, um für einen zukunfts-fähigen Nahverkehr und einen effektiven Beitrag zur notwendigen Verkehrswende beziehungsweise zum Klimaschutz zu sorgen. Der Zweckverband wird zudem den barrierefreien Ausbau der ÖPNV-Angebote konsequent fortführen, um die gesellschaftliche Teilhabe möglichst vieler Bürger:innen zu ermöglichen.



Der ZSPNV Süd setzt sich für eine neue Version der Standardisierten Bewertung ein

Reaktivierung von Strecken und Umweltschutz funktionieren nur mit überarbeiteten Bewertungskriterien

Der ZSPNV Süd unterstützt das politische Ziel, den Schienenverkehr zu stärken und auszubauen. Mit dem Gemeindefinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) steht hierfür ein leistungsfähiges Finanzierungsinstrument zur Verfügung, welches seit kurzer Zeit auch für Vorhaben außerhalb der Ballungsräume eingesetzt werden kann.

Allerdings scheitern oft vielversprechende Projekte daran, dass kein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht werden kann. So auch bei den Strecken Landau – Gernersheim und Landau – Herxheim (– Rülzheim).

Denn bevor solche Strecken in der Praxis reaktiviert werden können, benötigen diese eine positive Nutzen-Kosten-Rechnung. Zwingende Grundlage für diese Berechnung ist die sogenannte Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im schienengebundenen ÖPNV. Die Methodik ist dabei vom Bund vorgegeben, die Länder dürfen davon nicht abweichen. Dabei werden unter anderem folgende Indikatoren berücksichtigt:

- Reisezeiten im ÖPNV
- PKW-Betriebskosten
- zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten
- ÖPNV-Betriebskosten

- Unfallschäden
- CO₂-Emissionen
- Emissionskosten weiterer Schadstoffe
- Geräuschbelastung

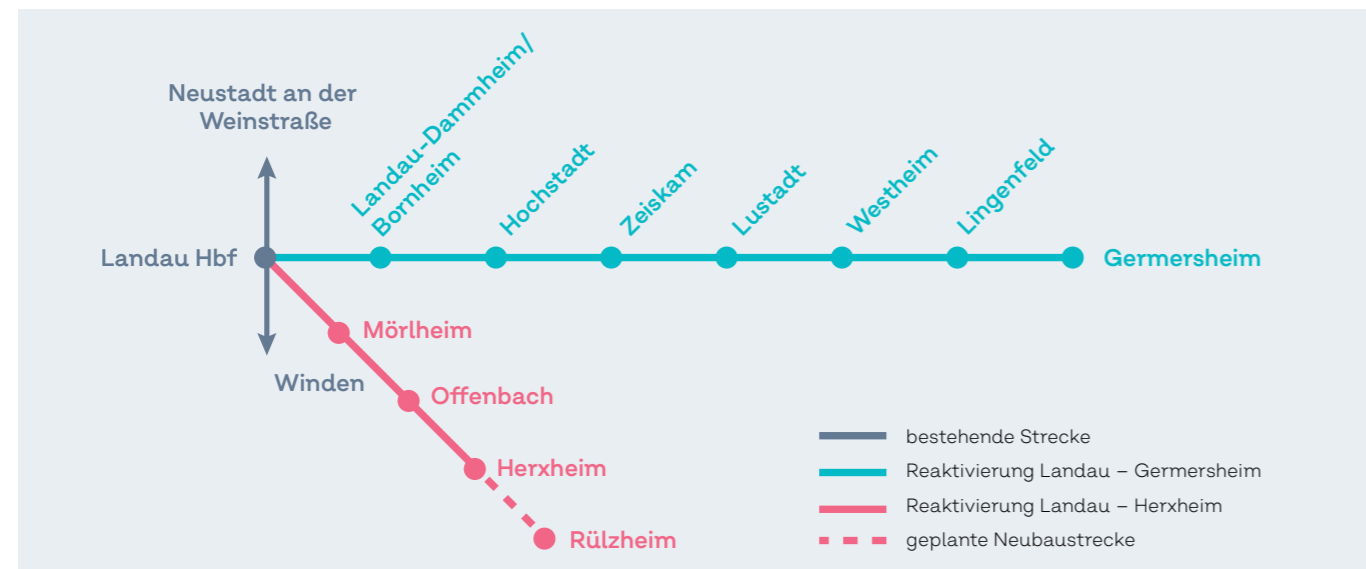
Dabei wird das sogenannte Mitfall-Ohnefall-Prinzip angewandt, bei dem die hypothetische Realisierung des Vorhabens der jetzigen Situation gegenübergestellt wird. Die Indikatoren werden auf der Nutzenseite erfasst und den jeweiligen Kosten auf der Kosten-seite gegenübergestellt. Diese Bewertung wird anschließend durch eine Folgekostenrechnung ergänzt. Nur wenn diese Nutzen-Kosten-Rechnung positiv ausfällt (Nutzen-/Kostenverhältnis größer 1), können öffentliche Fördermittel vom Bund und vom jeweiligen Bundesland beantragt werden.

Die Verbandsversammlung des ZSPNV Süd fordert deshalb das Bundesverkehrsministerium auf, die aktuellen Prüf- und Bewertungsmaßstäbe für Nutzen-Kosten-Untersuchungen im ÖPNV zu überprüfen. Auch die Zukunftsoptionen reaktiver Eisenbahntrassen sowie deren Funktionalität sollten volkswirtschaftlich bewertet werden. In die überarbeitete Version müssten folgende Aspekte einfließen:

- verstärkte Bewertung von Schadstoffeinträgen, einschließlich klimarelevanter Treibhausgase wie CO₂
- Flächenverbrauch des PKW-Verkehrs
- regionale Güterverkehrskonzepte auf der Schiene
- Netzwerke von reaktivierten Strecken bei beidseitiger Anbindung
- grundsätzliche Erhaltung öffentlicher Infrastruktur

Ein anderer wichtiger Faktor, der bei der Standardisierten Bewertung berücksichtigt werden muss, ist die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse zur Stärkung des ländlichen Raumes.

Der Bund hat ein Gutachten zur Überarbeitung der Standardisierten Bewertung beauftragt. Mit den Ergebnissen ist erst im Jahr 2022 zu rechnen. Solange müssen die weiteren Untersuchungen für die Reaktivierungen der Strecken Landau – Gernersheim und Landau – Herxheim, aber auch jene für die Glantalbahn in der Nordpfalz, auf Eis gelegt werden. Sie wären wichtige Projekte für die Anwohner, die Region und auch das Klima.



Verlauf der zur Reaktivierung angedachten Strecken

MittelrheinBahn glänzt mit neuen Fahrzeugen

Sechs neue Mireo-Triebwagen werden zwischen Mainz und Koblenz eingesetzt

Schon seit dem November 2020 fährt der neue Mireo-Triebwagen von Siemens Mobility im Mittelrheintal. Damit sorgen der ZSPNV Süd und Trans Regio unter anderem für eine Verbesserung der Platzsituation im morgendlichen Schülerzug von Mainz nach Bingen. Mit den zwei Triebwagen dieser neuen Fahrzeugbaureihe hat sich die Anzahl der Sitzplätze in diesem Zug von 250 auf insgesamt 400 erhöht.

Trans Regio setzt als Betreiber der MittelrheinBahn, insgesamt sechs Fahrzeuge auf der Strecke zwischen Mainz und Bingen sowie in Einzelfällen bis Koblenz ein. Sie ersetzen einen Teil der bisherigen Desiro-Flotte.

Was macht den Mireo so besonders?

- 200 Sitzplätze mit ergonomisch geformten Sitzen
- 207 Stehplätze
- Mehrzweckbereich für bis zu 26 Fahrräder
- klimatisierter Innenraum
- Einstieghilfe für Personen mit eingeschränkter Mobilität
- Leichtbaustruktur in Aluminium-Integralbauweise
- verbesserte Aerodynamik für mehr Energieeffizienz und weniger Lärm
- mehr Sicherheit durch Videoüberwachung



Der neue Mireo-Triebwagen von innen und außen

Baumaßnahmen der DB Netz im Jahr 2021

Auch in diesem Jahr wird viel in die Sanierung der Schienenwege und auch in einzelne Ausbaumaßnahmen investiert

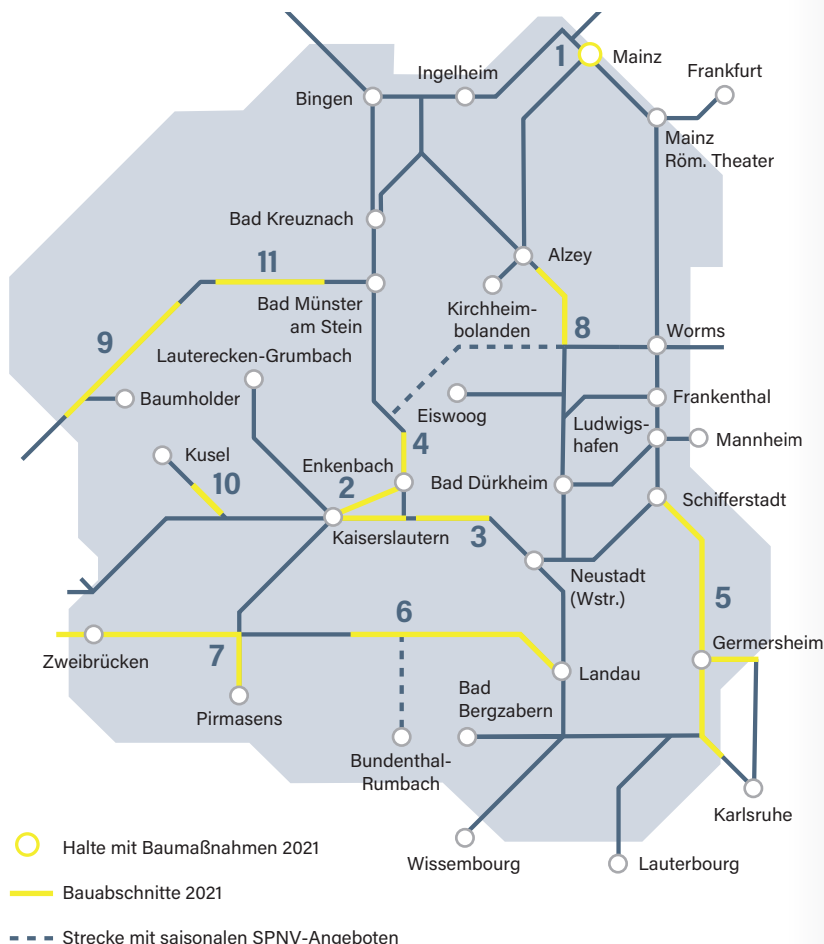
Zahlreiche Einzelprojekte werden auf den jeweiligen Strecken zu Teil- oder Vollsperrungen führen. Der ZSPNV Süd versucht, gemeinsam mit den verantwortlichen Verkehrsunternehmen, mit Ersatzkonzepten die Auswirkungen für die Fahrgäste möglichst gering zu halten.

Die größte Baumaßnahme betrifft den sogenannten „Nordkopf“ des Mainzer Hauptbahnhofes. Dort werden Arbeiten an Oberleitungen und Weichen ausgeführt, die das gesamte Jahr über andauern.

Bei der Vollsperrung des Heiligenbergtunnels über Ostern hat der ZSPNV ein Konzept mit umsteigefreien Dieselzügen im 2-Stundentakt zwischen Neustadt und Kaiserslautern über Enkenbach entwickelt, welche die Ersatzbusse von und nach Hochspeyer ergänzen.

Im Juli und August kommt es in der Südwestpfalz für mehrere Wochen zu Sperrungen auf der Strecke Würzbach (Saar) – Pirmasens Nord. Grund dafür ist unter anderem der Neubau einer Brücke sowie die Errichtung des neuen Haltepunktes Zweibrücken Rosengarten.

Über Art und Dauer der Einschränkungen und Ersatzkonzepte können Sie sich unter www.rolph.de informieren. Die zum Redaktionsschluss bekannten größeren Baumaßnahmen und den jeweiligen Zeitraum, in dem es Einschränkungen geben wird, finden Sie hier auf einen Blick:



Linie/Bahnhof	Abschnitt	Baumaßnahme	Zeitraum
1 Mainz Hbf	„Nordkopf“	Arbeiten an Oberleitungen und Weichen	ganzjährig
2 alle Züge	Kaiserslautern Hbf – Hochspeyer	Sanierung Heiligenberg-Tunnel	30. März – 5. April
3 S2	Neidenfels – Weidenthal – Hochspeyer	Erneuerung von Stützmauern und Brücken	April – Oktober
4 RB65	Kaiserslautern Hbf – Enkenbach	Ausbau einer Weiche	Mitte April
5 RE4/S33/S3/S51+S52	Schifferstadt – Germersheim – Wörth	Bau Elektronisches Stellwerk	Mai – Dezember
6 RB55	Landau – Münchweiler	mehrere Einzelprojekte	Pfingstferien
7 RB68	Pirmasens Hbf – Zweibrücken – Würzbach	Gleisarbeiten/Neubau eines Haltepunktes	Juli – August
8 RB35	Monsheim – Eppelsheim	Gleiserneuerungen	Sommerferien
9 RB33	Neubrücke (Nahe) – Kirn	Durchlassarbeiten und Felssanierung	Anfang – Mitte Oktober
10 RB67	Landstuhl – Ramstein	Hangsanierung	Anfang – Mitte Oktober
11 RB33	Kirn – Bad Sobernheim	Brückenarbeiten	Mitte – Ende Oktober