

Tischvorlage zum Pressegespräch am 28.03.2014

Im Jahr 2008 haben beide Zweckverbände zusammen mit dem Land Rheinland-Pfalz die Zukunftskonzeption „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ im Rahmen einer gemeinsamen Verbandsversammlung beschlossen. Zum damaligen Zeitpunkt standen noch mehrere große Ausschreibungen der Betriebsleistungen bevor, die vielfältige Chancen boten, die Grundlagen für verbesserte Angebote für die Bürger, moderne Fahrzeuge und mehr Service zu schaffen. Die vergangenen Jahre wurden daher intensiv genutzt, um diese quanti- und qualitativen Angebotsverbesserungen vorzubereiten.

Der Grundgedanke des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015, durch die Kombination von

- Effizienzsteigerung im Angebot (z. B. durch wirtschaftlichere Umläufe)
- Erlössteigerung durch neue Angebote
- günstigere Preise durch wettbewerbliche Verfahren (insbesondere bei erstmals im Wettbewerb stehenden Netzen)

die erforderlichen finanziellen Spielräume zu schaffen, um mit etwa dem gleichen Mitteleinsatz wie heute, deutlich mehr Angebot fahren zu können, hat sich grundsätzlich erfüllt.

Dennoch haben sich einige der zu Beginn des Projektes getroffenen Annahmen als nicht haltbar erwiesen. Dabei handelt es sich ausschließlich um externe Entwicklungen:

- deutlich höhere Steigerung der Infrastrukturkosten gegenüber der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel
- deutliche höhere Energiepreissteigerungen als die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel
- und Zusammenbruch des Marktes für die Fahrzeugfinanzierung.

Um den Rheinland-Pfalz-Takt weitergehend wie geplant umsetzen zu können, haben Land und Zweckverbände in den letzten Jahren permanent nachgesteuert, um eine der drei Säulen – günstige Wettbewerbsergebnisse – erfüllen zu können. So wurden beispielsweise neue Instrumente zur Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung in den Markt gebracht, zusätzliche Risiken übernommen, um den Markt zu beleben und über wettbewerbliche Verhandlungsverfahren versucht, günstigere Ergebnisse zu erzielen.

Insgesamt bleibt die Finanzierung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 angespannt und es bestehen weiterhin Risiken, z. B. hinsichtlich der Revision der Regionalisierungsmittel.

Trotz der angespannten finanziellen Lage wird der kommende Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2014 wie bei der Einführung des Rheinland-Pfalz Taktes vor 20 Jahren in weiten Teilen des Landes ähnlich umfangreiche Verbesserungen für die Kunden bedeuten.

Zu diesem Zeitpunkt gehen in beiden Zweckverbänden mehrere Vergabenetze in Betrieb, im Bereich des Zweckverbandes Süd sind dies das Dieselnetz Südwest, Los 2, sowie das landesweite RE-Netz. Beide Netze bieten neben den nachfolgend aufgeführten Angebotserweiterungen für die Kunden folgende, generelle Verbesserungen:

- Einsatz von Neufahrzeugen, die an bereits modernisierten Stationen in der Regel einen ebenerdigen Ein- und Ausstieg ermöglichen
- In beiden Vergabenetzen werden ab 12/2014 ab 19:00 Uhr in allen Zügen bis Betriebschluss Zugbegleiter eingesetzt

- Alle langlaufenden Regional-Expresszüge (Fahrzeit > eine Stunde) haben eine Zugbegleiterquote von 100 %
- Erhalt und Ausbau der heute bestehenden Fahrkartenausgaben in Bingen Hbf, Ingelheim, Bad Kreuznach, Idar-Oberstein und Alzey, die ab Dezember 2014 auch an Samstagen und Sonntagen geöffnet sein werden.

Landesweites Regional-Express-Netz, Fernverkehr auf der Saar-Pfalz-Strecke

Rückgrat des „Rheinland-Pfalz-Taktes 2015“ ist das landesweite Regional-Express Konzept, das die einzelnen Oberzentren innerhalb von Rheinland-Pfalz mit den unmittelbar benachbarten Zentren Saarbrücken, Mannheim, Karlsruhe und Frankfurt mit schnellen, umsteigefreien und zum PKW sowie Fernbus konkurrenzfähigen Fahrzeiten verbinden wird.

Im Rahmen der Vorbereitungen für den Jahresfahrplan 2015 ist es in Kooperation mit DB Netz, DB Regio und DB Fernverkehr gelungen, dass alle heute bestehenden Fernverkehrszüge – trotz der neuen Regional-Expresszüge auf der Saar-Pfalzstrecke Mannheim - Saarbrücken und der umfangreichen Bauarbeiten fahrbar sein werden. Behauptungen der Deutschen Bahn, dass die neuen Regional-Expresszüge aus fahrplantechnischen Gründen den Fernverkehr auf dieser Strecke verdrängen würden, sind somit nachweislich falsch.

Ferner wurde seitens der Deutschen Bahn AG vorgeschlagen, unwirtschaftliche Fernverkehrszüge auf der Saar-Pfalz-Strecke zu bezuschussen. Dies ist strikt abzulehnen, da es nicht die Aufgabe der öffentlichen Hand ist, den Fernverkehr zu finanzieren.

Unabhängig davon ist es aber das Ziel des Zweckverbandes auch in Zukunft, d. h. für die Jahresfahrpläne 2016 ff., die fahrplantechnischen Abstimmungen so durchzuführen, dass der DB Fernverkehr im heutigen Umfang eigenwirtschaftlich zusätzlich zu den RE-Zügen betrieben werden kann.

Das Angebot zur Aufnahme entsprechender Gespräche wurde DB Fernverkehr zwischenzeitlich übermittelt.

Verbesserungen im Rahmen „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“

Im Überblick sind ab Dezember 2014 für die Bürger und die kommunale Seite folgende Verbesserungen geplant:

Betroffene Strecken	Geplante Verbesserungen
Hanau – Frankfurt – Mainz – Wiesbaden	<ul style="list-style-type: none">• Einsatz von Neufahrzeugen auf der als „S 8“ bezeichneten Linie anstelle der heute eingesetzten, ca. 30 – 40 Jahre alten, S-Bahntriebwagen• Angebotsverbesserungen im Abend- und Nachtverkehr
Mainz – Bingen	<ul style="list-style-type: none">• Einführung eines 30-Minutentaktes an Mo-Fr für die Züge der Mittelrheinbahn• Verbesserung des Abend- und Spätverkehrs in der Relation Mainz – Gau-Algesheim durch zeitliche Optimierung der Züge der Mittelrheinbahn und der Regionalbahn Mainz – Bad Kreuznach – Idar-Oberstein. Somit entsteht in diesem Abschnitt auch in den Abendstunden ein 30 Minutentakt (bis Stunde 23).• Einführung eines 2-Studentaktes beim RE Frankfurt – Mainz – Koblenz an Wochenenden• Komplette Erneuerung des Fahrzeugparks des RE

	<p>Frankfurt – Koblenz mit barrierefreiem Zugang an modernisierten Stationen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bacharach als neuer Systemhalt für alle RE-Züge • tägliche Öffnung des Reisezentrums Ingelheim • tägliche Öffnung des Reisezentrums Bingen Hbf
<p>Mainz – Alzey - Kirchheimbolanden</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wegfall der heutigen Umsteigeerfordernis in Alzey für Reisende zwischen Kirchheimbolanden und Mainz • Durchbindung der Züge Kirchheimbolanden – Mainz nach Lastrichtung auf den RE Alzey – Mainz (morgens in Richtung Mainz, nachmittags in Richtung Kirchheimbolanden). Entgegen der Lastrichtung werden die Züge zwischen Kirchheimbolanden und Alzey auf die Regionalbahn Alzey – Mainz durchgebunden. • Strecke erhält optimale Anschlüsse an die S-Bahn Rhein-Main und die RE-Züge von und nach Frankfurt • Drei umsteigefreie Zugverbindungen Alzey – Frankfurt im Berufsverkehr (morgens in Richtung Frankfurt, nachmittags zurück). • Neuer Kreuzungsbahnhof in Wörrstadt • Ausbau der Stationen zwischen Mainz und Alzey auf 170 Meter Länge • Komplette Erneuerung des Fahrzeugparks mit barrierefreiem Zugang an modernisierten Stationen • Ausbau der heutigen Fahrkartenausgabe in Alzey zu einem modernen Kundenzentrum/Mobilitätszentrale mit täglicher Öffnung.
<p>Mainz – Udenheim – Gau Odernheim – Alzey (Regiobuslinie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Systematische Abstimmung dieser Buslinie auf die S-Bahn Rhein-Main in Mainz Hbf. sowie an die neuen Zeitlagen des SPNV in Alzey
<p>Frankfurt – Mainz – Idar Oberstein – Saarbrücken</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliche Verbindungen im Berufsverkehr von und nach Frankfurt sowie nach Bodenheim (zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen der Nahregion und dem Bahnhof Mainz-Römisches Theater/Altstadt) • Entlastungszug im morgendlichen Berufsverkehr von Bad Kreuznach nach Mainz Hbf. • Komplette Erneuerung des Fahrzeugparks mit barrierefreiem Zugang an modernisierten Stationen • tägliche Öffnung des Reisezentrums Bad Kreuznach • tägliche Öffnung des Reisezentrums Idar Oberstein • Verlängerung der Regionalbahn Saarbrücken - Türkismühle bis Neubrücke (durch Elektrifizierung des Streckenabschnittes Türkismühle – Neubrücke). Damit bessere und umsteigefreie Anbindung des Umweltcampus in Neubrücke in Richtung Saarland.
<p>Bad Sobernheim - Staudernheim – Meisenheim – Lauterecken (Regiobuslinie)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Systematischer Studentakt an Mo-Fr zwischen Bad Sobernheim und Lauterecken. Heute besteht kein richtiger Taktfahrplan, da die nicht alle Regional-Express-Züge in Staudernheim halten. In Staudernheim besteht dann neu für das gesamte Glantal ein attraktiver Anschluss in Richtung Mainz bzw. Frankfurt
<p>Mainz – Worms – Mannheim</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Abendverkehrs durch Schließung einer abendlichen Taktlücke zwischen Mainz und Worms und Schaffung systematischer Anschlüsse zwischen der S-Bahn Rhein-Main und den Zügen in Richtung Worms

	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines RE Mainz – Mannheim im 2-Stundentakt an allen Tagen der Woche mit Neufahrzeugen und barrierefreien Zugang. • Angebotsverdichtung des RE Mainz – Worms – Ludwigshafen – Speyer – Germersheim – Karlsruhe an Wochenenden auf einen 2-Stundentakt • Somit RE-Stundentakt Mainz – Worms - Ludwigshafen
(Idar Oberstein -) Heimbach - Baumholder	<ul style="list-style-type: none"> • Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr und vollständige Integration in den Rheinland-Pfalz-Takt • Neue Haltepunkte somit in Heimbach-Ort, Ruschberg und Baumholder • Fahrzeitverkürzung gegenüber dem Bus in der Relation Baumholder – Idar-Oberstein von ca. 10-15 Minuten. • Verlängerung der RB Idar-Oberstein – Baumholder im Berufsverkehr von und nach Kirn und dort Übergang auf den RE
Bingen – Worms	<ul style="list-style-type: none"> • Weitgehende Beibehaltung des Status-Quo-Fahrplans • Schülerzüge werden z. T. mit Neufahrzeugen von Netinera gefahren • Ab 12/2015 vollständige Umstellung der Strecke auf Neufahrzeuge
Bingen/Mainz – Bad Kreuznach – Kaiserslautern (Alsenzalbahn)	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von drei neuen, attraktiven Zugverbindungen im morgendlichen Berufsverkehr: Bad Kreuznach – Kaiserslautern, Kaiserslautern – Mainz (morgens) und Mainz – Kaiserslautern (abends).
Pirmasens - Annweiler – Landau (-Karlsruhe)	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung weiterer umsteigefreier Verbindungen im Berufsverkehr zwischen der Queichtalbahn von und nach Karlsruhe Hbf.
Kaiserslautern – Neustadt – Landau – Karlsruhe	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung von drei RE-Zugpaaren Neustadt – Karlsruhe von und nach Kaiserslautern. Dort in mehreren Fällen Anschluss an den TGV/ICE von und nach Paris • Redesign der RE-Fahrzeuge sowie Nachrüstung einer automatischen Spaltüberbrückung für den barrierefreien Zugang in das Fahrzeug
Mannheim – Speyer – Germersheim – Garben Neudorf - Karlsruhe	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsverdichtung des RE Mainz – Worms – Ludwigshafen – Speyer – Germersheim – Karlsruhe an Wochenenden auf einen 2-Stundentakt
Karlsruhe – Wörth – Germersheim (Stadtbahn Karlsruhe)	<ul style="list-style-type: none"> • Beibehaltung des Status-Quo Fahrplans, Übernahme des bisherigen kommunalen Anteils von 760 T€/Jahr an den Betriebsleistungen durch den Zweckverband ab 12/2014.
Mannheim - Kaiserslautern - Saarbrücken	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines RE Mannheim – Kaiserslautern – Saarbrücken – Trier (-Koblenz) (weitestgehend stündlich zwischen Saarbrücken und Kaiserslautern) sowie im 2-Stundentakt zwischen Kaiserslautern und Mannheim (mit stündlichen Verdichtern im Berufsverkehr) an allen Tagen der Woche • Einsatz von Neufahrzeugen mit barrierefreien Zugang. • Der RE bedient mit vergleichbaren Fahrzeiten wie der DB Fernverkehr zusätzliche Halte in St. Ingbert Landstuhl und Ludwigshafen