

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

72. Verbandsversammlung am 23.09.2024 Öffentliche Sitzung

TOP 3 Aktuelles

Riedbahnspernung, Personalverfügbarkeit im Bereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber

Riedbahnspernung

Seit dem Abend des 15. Juli 2024 ist die Riedbahn voll gesperrt und der Sonderfahrplan zugunsten der Realisierung des Umleitungskonzeptes in Kraft.

Der Fahrplan für die Züge und Busse hat sich in den ersten Wochen der Sperrphase bewährt. Die Kunden/-inneninformationen sind umfassend. So wurden z.B. an wichtigen Haltestellen neuartige Infostelen aufgestellt, die durch Solarenergie gespeist werden – auf Knopfdruck lassen sich drei Informationsmenüs aufrufen, sogar akustische Ansagen sind möglich. An zahlreichen Stationen wurden zudem Wegeleitungen für das Umsteigen zwischen Bahnen und Bussen angebracht, eine Stichprobe gleich nach der ersten Woche ergab nur wenig Bedarf an entsprechenden Nachbesserungen. Die Busse präsentierten sich in einem guten Zustand, bei den meisten Fahrzeugen handelt es sich um die neuen SEV-Busse in der Lila-Lackierung mit ansprechender Innenausstattung einschließlich WLAN.

Nach knapp acht Wochen Ersatz- und Ergänzungsverkehren lässt sich in einem vorläufigen Fazit festhalten, dass die DB AG mit den neuen Bussen und dem verbesserten Informationsangebot den Ersatzverkehr zwischen Mainz-Laubenheim und Bodenheim sowie zwischen Worms und Guntersblum auf ein hohes Niveau gehoben und dadurch neue Maßstäbe gesetzt hat.

Zeitlich parallel zur Riedbahnspernung läuft aktuell der Schienenersatzverkehr (SEV) zwischen Eppelsheim und Monsheim (Bahnstrecke Worms – Alzey, Sanierung des Bahndamms wegen Dachsbauten). Hier waren zu Beginn des SEV Themenstellungen in den Bereichen Kundeninformation/Tausch der Fahrplanelage zweier Züge zur besseren Verteilung der Kapazitäten sowie ein zusätzlicher Bus zwischen Monsheim und Alzey Schulzentrum zu lösen.

Im Schienenverkehr sind zwischen Mainz, Worms, Ludwigshafen und Mannheim pro Stunde und Richtung zwei Züge mit erweitertem Platzangebot vereinbart: Die meisten S-Bahnen zwischen Mainz und Mannheim sind durch den ZÖPNV Süd

in Dreifachtraktion mit 600 Sitzplätzen bestellt, die Stadt-Expresszüge durchgängig mit 540 Sitzplätzen. Bei Letzteren kommen in einigen Fällen jedoch Fahrzeuge der S-Bahn Rhein-Neckar (Baureihe 425, 'rote' S-Bahnen) zum Einsatz, weil die Süwex-Fahrzeuge (Baureihe 429) nicht ausreichen.

Die Durchbindungen zwischen Darmstadt und Bingen (Verknüpfungen der RB 26 und RB 75) konnten ebenfalls realisiert werden und entlasten betrieblich den Knoten Mainz.

Die Alsenzbahn wird von bislang noch wenigen Umleitergüterzügen genutzt, deren Betrieb hat bislang zu keinen bekannten Behinderungen im SPNV geführt.

Nicht akzeptabel waren die Folgen der bis Mitte August gleichzeitig zur Riedbahnspernung stattgefundenen Sperrung der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main. Die über Koblenz umgeleiteten ICE sorgten für massive Verspätungen im Rheintal und weiter südlich bis Mannheim. D.h., diese hatten auch Auswirkungen auf die o.g. S-Bahnen und Stadt-Express-Züge.

Besetzung von Stellwerken in der Pfalz

Ludwigshafen: Von 23. Mai bis 15. Juli konnte die DB InfraGo insbesondere das Stellwerk in Ludwigshafen nicht in dem für den Regelbetrieb nötigen Umfang personell besetzen. Die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd war in die zahlreichen Abstimmungen für die Festlegung des Ersatzprogramms eingebunden und übernahm auch die diesbezügliche Medienarbeit, weil die zuständige Pressestelle des DB-Konzerns mindestens am betreffenden ersten Wochenende nicht erreichbar war.

Das Stellwerk Ludwigshafen Hbf. ist zuständig für alle Zugfahrten zwischen Oggersheim und Mannheim sowie Mannheim und Limburgerhof einschließlich der sich dort anschließenden Abzweigungen nach Schifferstadt und der Umfahrung nach Böhl-Iggelheim. Hinzu kommen die Zugfahrten auf den Gütergleisen nördlich der Streckengleise in die Pfalz sowie die Rangierfahrten ins Betriebswerk der DB Regio AG. Es handelt sich um ein Druckstellenstellwerk in Relais-technik, das im November 1968 in Betrieb genommen wurde. Für den regulären Betrieb tagsüber sind drei Fahrdienstleiter/-innen bzw. Helfer/-innen erforderlich.

Konkret musste aufgrund des Personalmangels der Zugverkehr einschließlich der Rangierfahrten im Raum Ludwigshafen deutlich reduziert werden. Nach einer anfänglichen Einschwingphase konnte auf dieser Basis der Betrieb tagsüber mit zwei, nachts mit einer Person durchgeführt werden. Dabei wurde in der frühmorgendlichen Berufsverkehrsspitze eine kurzzeitige, planmäßige Überlastung in Kauf genommen, der Belastungsausgleich wurde dann in den folgenden Stunden realisiert.

Das Ersatzprogramm beinhaltete im Wesentlichen eine Reduzierung der Fahrten im Bereich der S-Bahn Rhein-Neckar durch Einkürzung von drei Linien auf die Endpunkte Schifferstadt und Neustadt/W bzw. Heidelberg sowie die Umstellung der BASF-Zugpendel (Ludwigshafen Hbf. – BASF) auf Busverkehr.

In der Folge fanden wöchentliche Besprechungen zwischen der DB InfraGo und dem ZÖPNV Süd mit dem Ziel statt, um aktuell darüber informiert zu sein, wie erfolgreich die Akquisebemühungen der DB waren, um rechtzeitig vor dem Umleitungskonzept Riedbahn ausreichend Personal für das Stellwerk nachgeführt zu haben.

Spätestens nach den Ausfällen ab Mai schien der Regionalbereich Südwest den Ernst der Lage erkannt zu haben, dass Ausfälle in Ludwigshafen als dem Scharnierbahnhof zwischen der Pfalz, Rheinhessen und Nordbaden nicht hinnehmbar sind. Die DB InfraGo berichtete von umfangreichen Maßnahmen sowohl im Bereich der Personalausstattung als auch der Arbeitsbedingungen.

Vor diesem Hintergrund war davon auszugehen, dass es während der Riedbahnsperrung gelingen sollte, die höhere Belastung der Fahrdienstpersonale darzustellen, ohne dass es bei kurzfristigen Krankmeldungen zu Zugausfällen kommt.

Leider kam es ab dem 12. August wieder zu Einschränkungen. Zunächst konnten die Fahrdienstleiter die offenkundige Unterbesetzung mit betrieblichen Handlungen so abfedern, dass es 'nur' zu Verspätungen kam. Im weiteren Verlauf der Woche war das Stellwerk offenbar mehrfach wieder nur mit einer/m Beschäftigten besetzt, so dass es zu den 30-minütigen Arbeitsschutzpausen mit Stillstand des kompletten Zugverkehrs kam. DB InfraGo hat zugesichert, dass sich diese Einschränkungen nicht wiederholen würden, sobald die für die 34 Kalenderwoche terminierten Prüfungen weiterer Fahrdienstleiter/-innen erfolgreich absolviert seien.

Angesichts der erneut auftretenden Problematik wird die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd die kontinuierlichen Abfragen wieder aufnehmen. Sollte es erneut zu einem Engpass mit längeren systemisch notwendigen Zugausfällen kommen, ist vereinbart, kurzfristig auf das Notkonzept des Frühsommers zurückzugreifen.

Stellwerke im Nebennetz, Bereich Pfalz

Mehrfach fehlten der DB InfraGo auch Fahrdienstleiter/-innen – neuerdings „Zugverkehrssteuer/-innen“ genannt - für die Bedienplätze im elektronischen Stellwerk am Standort Neustadt/W. In der Folge sind seit dem Frühjahr an mehreren Tagen Züge insbesondere rund um Pirmasens und Grünstadt ausgefallen. Die Lautertalbahn war zumindest in den Sommerferien nicht betroffen, weil dort wegen Bauarbeiten ohnehin keine Personenzüge fahren konnten. Dafür ergab sich dort - im Bereich Katzweiler - wegen sehr schlechter Untergrundverhältnisse die Verlängerung der Totalsperrung um rund 14 Tage, weil der gesamte Unterbau kurz vor Abschluss der Gleiserneuerung als zu instabil identifiziert wurde und komplett ausgetauscht werden musste.

Besetzung von Stellwerken in Rheinhessen

Hier gab es ebenfalls in Einzelfällen personalbedingte Einschränkungen des Zugverkehrs im Raum Alzey bedingt durch eine Unterbesetzung des elektronischen Stellwerkes in Neustadt/Weinstraße.

Personal- und Fahrzeugverfügbarkeit bei den Verkehrsunternehmen

Auch bei den Verkehrsunternehmen fehlen weiterhin Personale zum Fahren der Züge und für die Dienste als Kundenbetreuer.

DB Regio AG: Fehlende Fahrpersonale führten während der Sommerferien im Netz „SaarRB Los 1“ zu deutlichen Kürzungen im Bereich des Saarlandes, die sich im Bereich Westpfalz auf die Wochenendverkehre der RB 70 (Kaiserslautern – Saarbrücken) auswirkten. Nur in wenigen Fällen gestaltete sich ein Ersatzverkehr mit Bussen sinnvoll. Die seitens der DB Regio als Ferienfahrplan bezeichneten Kürzungen waren nicht mit dem ZÖPNV abgesprochen und werden in vollem Umfang gemäß Verkehrsvertrag sanktioniert.

Trans Regio: Bis auf einzelne nicht mit Kundenbetreuer/-innen begleiteten Zügen gab es keine durch Personalmangel bei Trans Regio zu beanstandenden Ausfälle.

Hessische Landesbahn: Im Verkehr der RB 75 (Wiesbaden – Mainz – Darmstadt) waren in den letzten Wochen keine nennenswerten Ausfälle zu verzeichnen.

Vlexx: Im Rahmen eines mit dem ZÖPNV Süd abgesprochenen „Ferienfahrplans“ wurde das Angebot zwischen Heimbach und Baumholder an Samstagen auf einen 2-Studentakt zurückgenommen (analog dem Regelfahrplan an Sonn- und Feiertagen), darüber hinaus entfielen einzelne Züge in Tagesrandlage entlang der Nahe. Im Gegenzug war die Betriebslage durch die massiven Verspätungen des Fernverkehrs angespannt, wodurch sich Verspätungen bis in das Saarland auswirkten. Nennenswerte darüberhinausgehende personalbedingte Zugausfälle waren in den letzten Wochen nicht zu verzeichnen.

Rhein-Neckar Verkehr GmbH: Abseits der baustellenbedingten Anpassungen waren beim Betrieb der Rhein-Haardt-Bahn (Ludwigshafen-Oggersheim – Bad Dürkheim) keine systematischen Ausfälle zu beklagen.

AVG: Bei der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH fallen infolge kurzfristigen Krankmeldungen seit dem Frühjahr immer wieder einzelne Züge aus. Die Geschäftsstelle hat das Unternehmen darüber informiert, dass es wegen baustellenbedingter Einschränkungen im Zuge der B 10-Rheinquerung ab Oktober dringend erforderlich ist, ein verlässliches ÖPNV-Angebot vorzuhalten, um die Chance zum Überzeugen von Pendler/-innen zum Umsteigen auf den Schienenverkehr nicht zu verwirken.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

72. Verbandsversammlung am 23.09.2024 Öffentliche Sitzung

TOP 4 Sachstand Nutzen-, Kostenuntersuchungen; Ergebnisse der Nutzen-, Kostenuntersuchung für die Bahnstrecke (Grünstadt-) Eiswoog – Enkenbach (-Kaiserslautern)

In den vergangenen Monaten konnten nun auch die Arbeiten an der Nutzen-, Kostenuntersuchung (NKU) für die Bahnstrecke (Grünstadt-) Eiswoog – Enkenbach (-Kaiserslautern) im Hinblick auf die Einführung eines täglichen Schienenpersonennahverkehrs abgeschlossen werden.

Die diesbezüglichen Analysen wurden durch das Gutachterbüro PTV durchgeführt und werden im Rahmen dieser Verbandsversammlung vorgestellt werden.

Auch die Nutzen-, Kostenuntersuchungen für die Bahnstrecken (Kaiserslautern-) Münchweiler – Monsheim (– Worms) und Hinterweidenthal Ost – Dahn – Bundenthal sind bereits weit fortgeschritten, sodass die Ergebnisse im Rahmen der Verbandsversammlung am 03.12.2024 vorgestellt werden können.

Darüber hinaus laufen noch zwei weitere Nutzen-, Kostenuntersuchungen. Zunächst jene für die Hunsrückquerbahn (Langenlonsheim – Simmern – Flughafen Hahn/Morbach) in Kooperation mit den Kollegen des SPNV Nord sowie die NKU für die Aartalbahn Diez – Wiesbaden, an der der ZÖPNV Süd wegen der zu prüfenden Durchbindungen im Berufsverkehr nach Mainz beteiligt ist. Bei letzterer haben der Rhein-Main-Verkehrsverbund, bzw. die Kollegen beim SPNV Nord die Federführung.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt die Ergebnisse der Nutzen-, Kostenuntersuchung für die Bahnstrecke (Grünstadt-) Eiswoog – Enkenbach (-Kaiserslautern) zur Kenntnis.

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

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

72. Verbandsversammlung am 23.09.2024 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Sachstand Entwicklung einer neuen Dachmarke für das ÖPNV Landesmarketing

Bisher hatte die Dachmarke „ROLPH“ das Ziel, alle Mobilitätsangebote des ÖPNV innerhalb von Rheinland-Pfalz übergreifend zu vermarkten. Da es aber seit deren Einführung nicht gelungen ist, diesen Markennamen zu etablieren, bzw. einen gewissen Bekanntheitsgrad bei den ÖPNV-Kunden zu erlangen, hat das MKUEM entschieden, „ROLPH“ zu ersetzen und eine neue Markenstrategie aufzubauen.

Vor diesem Hintergrund sind im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens seitens des Landes Rheinland-Pfalz die Agenturen „Ifok“ und „Wegmeister“ als Bietergemeinschaft mit der Entwicklung und Neuausrichtung der Dachmarke beauftragt worden. Sie erarbeiten derzeit in Kooperation mit dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) sowie den beiden Zweckverbänden Nord und Süd das Markenmodell mit Nutzen, Positionierung und Charakter der Marke. Während der Fokus der Agentur „Wegmeister“ auf Kampagnen und dem (visuellen) Markenauftritt liegt, ist „Ifok“ für die Einbindung aller wichtigen Stakeholder verantwortlich.

Um einen breiten Konsens über die Inhalte und Ziele der künftigen Dachmarke erzielen zu können, soll im Rahmen dieser Verbandsversammlung seitens des MKUEM über den aktuellen Sachstand berichtet werden, damit auch die kommunalen Akteure im ZÖPNV Süd frühzeitig eingebunden werden können.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis