

## **Rheinland-Pfalz-Takt 2015 -**

### **Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der SPNV-Angebote in Rheinland-Pfalz und im Saarland**

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 SPNV-Zweckverbände Nord und Süd soll unter Mitwirkung des Ministers über den inzwischen erreichten Stand der Planungen informiert werden und ein Grundsatzbeschluss der Zweckverbände zum derzeitigen Planungsstand und zur weiteren Vorgehensweise herbeigeführt werden.

#### **Anlass und Ziel**

Die Grundstrukturen des derzeitigen Bedienungsangebotes im Rheinland-Pfalz-Takt basieren im Wesentlichen auf Planungen aus der ersten Hälfte der 90er Jahre, die seitdem nur für Teilnetze oder einzelne Linien weiterentwickelt wurden; eine ganzheitliche Überprüfung und Überarbeitung der Konzeption fand trotz veränderter Rahmenbedingungen bislang noch nicht statt. Hinzu kommt, dass nach Auslaufen des sog. "großen Verkehrsvertrages" mit DB Regio im Dezember 2014 die Neuvergabe aller, bis dahin noch nicht im Wettbewerb vergebener SPNV-Leistungen ansteht. Im zeitlichen Vorlauf dazu muss rechtzeitig geklärt werden, wie die künftig auszuschreibenden Verkehre auszugestalten sind.

Kernelement der künftigen Grundstruktur des Rheinland-Pfalz-Taktes soll ein landesweites Netz von hochwertigen Regionalexpresslinien ("RE-Netz") sein. Mit diesem RE-Netz werden die Oberzentren des Landes untereinander sowie mit den wichtigsten Zentren in den Nachbarländern verbunden.

In den Regionen wird das RB-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 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.

#### **Konzeption**

Die nachfolgend näher beschriebenen Planungen für das landesweite RE - Netz sowie die Weiterentwicklung der Regionalbahn-Strukturen sind in der beigefügten Netzgrafik im Zusammenhang dargestellt.

## Landesweites 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 (- Heidelberg)	Von Koblenz bis Saarbrücken stündlich, danach 2-stündlich, über eine Fortführung des stündlichen Taktes bis Kaiserslautern ist noch eine abschließende Klärung mit den Partnern herbeizuführen; in Trier Flügelung SB/Lux
RE 2	Koblenz - Mainz - Frankfurt	2-stündlich an allen Tagen
RE 2a	Koblenz - Bingen - Kaiserslautern	Einzelne Zugleistungen max. 2-stündlich, als Stadtexpress (SE) konzipiert, bedient zwischen Bad Kreuznach und KL alle Halte, in Bingen Anschluss in Ri. Frankfurt
RE 2b	Hahn - Bingen - Mainz - Frankfurt	Hahn - Bingen stündlich, weiter bis Frankfurt 2-stündlich; in Tagesrandlagen stündlich Hahn - Frankfurt
RE 3	Frankfurt - Mainz - Bad Kreuznach - Bad Münster - Saarbrücken/Kaiserslautern	Stündlich, in Bad Münster Flügelung KL/SB
RE 4	Mainz - Ludwigshafen - Speyer - Karlsruhe	2-stündlich, mit RE 7 im Abschnitt Mainz - Ludwigshafen stündlich
RE 5	Koblenz - Remagen - Bonn - Köln - Düsseldorf - Emmerich	Stündlich
RE 6	Kaiserslautern - Neustadt - Landau - Karlsruhe	Stündlich Karlsruhe - Neustadt, 2-stündliche Verlängerung nach Kaiserslautern
RE 7	(Wiesbaden -) Mainz - Ludwigshafen - Mannheim (- Heidelberg)	2-stündlich, in Kombination mit RE 4 im Abschnitt Mainz - Ludwigshafen stündlich
RE 8	Koblenz - Neuwied - Köln - M'gladbach	Stündlich, neuer Laufweg über Koblenz-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.

## Regionalbahn – Netze

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

### Region Trier

Die landesweite RE - Konzeption bringt für Trier stündliche Direktverbindungen nach Koblenz (dort Anschluss an die IC-Stammstrecke von und nach Norden), Saarbrücken (dort entspannter Übergang auf den ICE von und nach Paris) und Luxembourg sowie zweistündliche Durchbindungen nach Mannheim (entspannter Übergang auf den ICE-Knoten) und Köln (via Eifelstrecke). Durch diese Konzeption lassen sich alle wesentlichen Großstädte aus der Region Trier mit 1 x Umsteigen erreichen.

Die Vorschläge für das RB-Netz orientieren sich stark an der bestehenden Grundkonzeption "Regionalbahn Trier", die unter Berücksichtigung des vor zwei Jahren von der Fa. ETC vorgelegten Gutachtens weiterentwickelt wurden.

Relevant sind dabei insbesondere folgende Veränderungen:

- In Trier Hbf. entsteht ein sog. „30er-Knoten“.
- Der Regionalbahn-Grundtakt auf der Moselstrecke wird zwischen Cochem und Wittlich ausgesetzt. Zwischen Bullay und Wittlich erhält der künftig stündlich verkehrende Regionalexpress einen neuen Halt, der die Erschließungsfunktion der bisherigen RB-Halte Ürzig und Bengel ersetzt. Die RB-Linie wird über Trier hinaus bis Konz verlängert. Zwischen Traben-Trarbach und Wittlich wird eine neue RegioLinie eingerichtet.
- Die Moselweinbahn wird von Traben-Trarbach aus nach Koblenz durchgebunden; zwischen Bullay und Cochem ersetzt sie die bisherige Mosel-RB, zwischen Cochem und Koblenz bedient sie als Stadtexpress nur die RE - Halte.
- Die bisherige Obermosel - RB von Wittlich nach Perl wird bis Thionville verlängert.
- Eine zweite RB - Linie auf der Moselachse verkehrt zwischen Wittlich und Konz und bildet zusammen mit der Obermosel-Linie zwischen Wittlich und Konz annähernd einen 30-Minuten-Takt.
- Die RB auf der Eifelstrecke erhält eine beschleunigte Fahrlage mit Einbindung in den 30er Knoten in Trier.
- Primär für Berufspendler soll eine neue RB - Verbindung über die sog. Weststrecke von Trier-Ehrang nach Luxembourg entstehen. Die Weststrecke soll für den SPNV reaktiviert werden.

### Region Koblenz

Für das RE - Netz wird in Koblenz ein sogenannter "Null-Knoten" gebildet.

Im landesweiten RE - Netz wird Frankfurt von Koblenz aus künftig an allen Tagen stündlich (alle zwei Stunden mit Umstieg in Bingen) erreicht. Erstmals wird eine Direktverbindung nach Kaiserslautern angeboten. Außerdem werden Saarbrücken und Luxembourg stündlich umsteigefrei erreicht (RE 1 "geflügelt" in Trier). Der RE 8 verkehrt künftig über Koblenz-Lützel rechtsrheinisch auf dem kürzeren Laufweg nach Köln.

Im RB - Netz sind insbesondere folgende Veränderungen geplant:

- Die Pellenz - Eifel - Bahn von Ulmen/Kaisersesch wird nach Koblenz durchgebunden und dort mit dem RE auf der Lahnstrecke zu einem durchgehenden Stadtexpress (SE) verknüpft. Dadurch erhalten sowohl die Pellenz-Eifel, als auch die Lahnstrecke einen direkten Zugang zum neuen Haltepunkt Koblenz - Stadtmitte. In der Relation Koblenz - Andernach entsteht gemeinsam mit der Mittelrheinbahn ein 30-Minuten-Takt.
- Die RB auf der linken Rheinstrecke südlich von Koblenz (Mittelrheinbahn) wird nach Norden über den Hauptbahnhof und über Koblenz - Stadtmitte bis Neuwied verlängert (in Neuwied ist ein neuer Haltepunkt "Mitte" angedacht). Gemeinsam mit der RE 8 entsteht ein 30-Minuten-Takt zwischen Koblenz und Neuwied.
- Umgekehrt wird der nördliche Ast der Mittelrheinbahn nach Süden auf die rechte Rheinstrecke bis Oberlahnstein verlängert.

- In Bezug auf die Ahrstrecke werden sowohl in Remagen als auch in Bonn die Anschlüsse an den schnellen Nahverkehr und den Fernverkehr deutlich verbessert.
- Rechtsrheinisch wird ein Pendel zwischen Neuwied und Oberlahnstein eingerichtet.
- Auf der Moselstrecke verkehrt weiterhin eine stündliche Regionalbahn zwischen Cochem und Koblenz. Zwischen Bullay und Cochem wird die stündliche Bedienung aller Halte durch die neu von Traben-Trarbach nach Koblenz durchgebundene Moselweinbahn gewährleistet, die das Angebot für die größeren Halte zwischen Cochem und Koblenz auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.
- Die RB (ab Wiesbaden als SE) auf der rechten Rheinstrecke südlich Koblenz verkehrt zukünftig stündlich (vom neuen Haltepunkt Koblenz - Stadtmitte) nach Frankfurt.

### **Region Westerwald/Lahn/Sieg**

In diesem Raum sind insbesondere folgende Veränderungen geplant:

- Der Lahn-RE verkehrt über Koblenz bis Andernach als RE, anschließend auf der Pellenz-Eifel bis Ulmen als RB. Dadurch erhält auch die Lahnstrecke einen direkten Zugang zum neuen Haltepunkt Koblenz - Stadtmitte.
- Die Oberwesterwaldbahn wird mit der „alten“ RB 95 auf der Siegstrecke verknüpft und verkehrt somit in Zukunft stündlich umsteigefrei zwischen Limburg - Au - Siegen. In Au werden die Anschlüsse von/nach Köln verbessert.
- Zusätzlich dazu verkehren Verdichter zwischen Altenkirchen und Betzdorf sowie zwischen Westerburg und Limburg.
- Die Linienführung der RB 95 „neu“ verläuft zukünftig im Stundentakt von Betzdorf über Siegen nach Bad Berleburg.
- Die Hellertalbahn verkehrt in Zukunft stündlich bis Dillenburg, wendet dort und wird ebenfalls stündlich bis nach Siegen verlängert.
- Auf der Unterwesterwaldbahn (Limburg - Montabaur - Siershahn) wird ein Stundentakt eingeführt.
- Die Aarstrecke wird von Zollhaus bis Diez reaktiviert und erhält ein stündliches Angebot ohne Umstieg bis Limburg.

#### **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.