

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

71. Verbandsversammlung am 07.05.2024
Öffentliche Sitzung

TOP 3 Finanzielle Situation des ÖPNV/SPNV in Rheinland-Pfalz
Bericht des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und
Mobilität

Der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd wurde seitens des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) darüber informiert, dass im Bereich des ÖPNV/SPNV in den kommenden Jahren eine große finanzielle Deckungslücke besteht.

Über den aktuellen Sachstand wird Herr Staatssekretär Michael Hauer (MKUEM) im Rahmen der Verbandsversammlung informieren.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Beschluss ergeht nach Beratung.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

71. Verbandsversammlung am 07.05.2024 Öffentliche Sitzung

TOP 4 Sachstand Akkuzüge West-, Südpfalznetz

Ausgangslage

Die unter TOP 3 besprochenen finanziellen Themenstellungen beim ÖPNV und SPNV in Rheinland-Pfalz haben auch Auswirkungen auf den Zeitplan für die Einführung der Akkuzüge in der West- und Südpfalz.

Wie in der 69. Verbandsversammlung (09.10.2023) unter TOP 4.2 erläutert, haben sich die Kosten für die Oberleitungsinselanlagen, die zur Schnellladung der Akkuzüge erforderlich sind, von der Vorentwurfsplanung (06/2021) bis zur Entwurfsplanung (08/2023) verdoppelt (aktuelle Kostenprognose für Bau- und Planungskosten derzeit bei 119 Mio €). Diese Planungen wurden, bzw. werden seitens der DB InfraGO (bis zum 01.01.2024 DB Netz und DB Station & Service AG) durchgeführt, die auch gleichzeitig Bauherr dieser Infrastrukturanlagen ist.

Nach den beim DB Konzern üblichen Regularien werden keinerlei Bau- und Planungskosten vorfinanziert. Vor diesem Hintergrund kann die Ausschreibung der Bauleistungen der Ladeinfrastruktur erst dann erfolgen, wenn der Förderantrag nach dem Bundes-GVFG bewilligt ist. Dies hat sich auch mit der nun offiziell „gemeinwohlorientierten“ DB InfraGO nicht geändert.

Somit bestand die Forderung seitens der DB InfraGO, 119 Mio € durch das Land Rheinland-Pfalz vorzufinanzieren. Angesichts der aktuellen finanziellen Situation wurde dies seitens des Landes Rheinland-Pfalz als nicht möglich erachtet. Zugesagt werden konnten seitens des Landes jedoch ein Vorfinanzierungsbetrag von 12 Mio €, der es ermöglicht, in Zweibrücken Hbf. die Elektrifizierung des Gleises 3 zeitgleich mit der Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg – Zweibrücken (Dezember 2028) auszuschreiben und umzusetzen sowie die vollständige Elektrifizierung des Gleises 39 in Kaiserslautern Hbf bis Dezember 2026 zu realisieren.

Dies hat wiederum die Konsequenz, dass alle Oberleitungsinselanlagen (Landau, Winden, Pirmasens Nord, Lauterecken, Kusel sowie der zu elektrifizierende Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Pirmasens Nord bis vor den Fehrbacher Tunnel) erst dann gebaut werden können, wenn der Förderantrag nach dem Bundes-GVFG Programm bewilligt ist. Dieser wird derzeit seitens der DB InfraGO vorbereitet.

Da infolge des europaweiten Vergabeverfahrens der Betriebsleistungen, das im Herbst 2021 abgeschlossen werden konnte, seitens des Gewinners dieser Ausschreibung, d.h. der DB Regio, 44 neue Akkuzüge bei der Firma Stadler bestellt wurden, die in den Jahren 2025 und 2026 ausgeliefert werden, entstand angesichts der späteren Realisierung der Oberleitungsinselanlagen die große Herausforderung, einen tragfähigen Plan „B“ zu entwickeln. Dieser sieht wie folgt aus:

Zeitplan mit unveränderten Betriebsaufnahmezeitpunkten aber mit zusätzlichen technischen und betrieblichen Lösungen

- Dezember 2025 (wie bisher vorgesehen): Umstellung des Regional-Expresses (RE) sowie der Regionalbahn (RB) Neustadt – Landau – Karlsruhe von Diesel- auf Akkuzüge.
- Dezember 2025 (wie bisher vorgesehen): Umstellung der RB Saarbrücken – Zweibrücken – Pirmasens Hbf von Diesel- auf Akkuzüge. Möglich wird dies durch eine technische und betriebliche Übergangslösung in Pirmasens Hbf (Bau von sogenannten 1000 V-Elektranten und eine „überschlagene“ Wende der Züge. D.h. der in Pirmasens Hbf aus Saarbrücken ankommende Zug wird zunächst wieder aufgeladen, bevor dieser nach Saarbrücken zurückfährt. Während der Ladezeit übernimmt ein bereits eine Stunde vorher aufgeladener Zug die Zugleistung Pirmasens Hbf – Saarbrücken.
- Dezember 2026 (wie bisher vorgesehen): Umstellung der RB Kaiserslautern Hbf – Lauterecken-Grumbach von Diesel- auf Akkuzüge. Möglich wird dies durch eine „überschlagene“ Wende der Züge in Kaiserslautern Hbf: D.h. der in Kaiserslautern Hbf aus Lauterecken ankommende Zug wird zunächst wieder aufgeladen, bevor dieser nach Lauterecken zurückfährt. Während der Ladezeit übernimmt ein bereits eine Stunde vorher aufgeladener Zug die Zugleistung Kaiserslautern – Lauterecken. Damit die Züge nachts im Bahnhof Lauterecken aufgeladen werden können, werden dort übergangsweise bis zur Realisierung der Oberleitungsinselanlage 1000 V-Elektranten errichtet.
- Dezember 2026 (wie bisher vorgesehen): Umstellung der RB Kaiserslautern Hbf – Kusel von Diesel- auf Akkuzüge. Damit die Züge nachts im Bahnhof Kusel aufgeladen werden können, werden dort übergangsweise bis zur Realisierung der Oberleitungsinselanlage 1000 V-Elektranten errichtet.
- Dezember 2026 (wie bisher vorgesehen): Umstellung der RB Kaiserslautern Hbf – Pirmasens von Diesel- auf Akkuzüge. Möglich wird dies durch eine „überschlagene“ Wende der Züge in Kaiserslautern Hbf. D.h. der in Kaiserslautern Hbf aus Richtung Pirmasens ankommende Zug wird zunächst wieder aufgeladen, bevor dieser nach Pirmasens zurückfährt. Während der Ladezeit übernimmt ein bereits eine Stunde vorher aufgeladener Zug die Zugleistung Kaiserslautern – Pirmasens. Damit die Züge nachts im Bahnhof Pirmasens Hbf aufgeladen werden können, werden dort 1000 V-Elektranten errichtet.

Zeitplan mit geänderten Betriebsaufnahmezeitpunkten

- Dezember 2027 oder 2028 (bisher Dezember 2026): Ein bis zwei Jahre verzögerte Umstellung der RB Landau – Annweiler – Pirmasens Hbf. von Diesel- auf Akkuzüge, da die Oberleitungsinselanlagen in Landau, Pirmasens Nord sowie der zu elektrifizierende Streckenabschnitt zwischen den Bahnhof Pirmasens Nord bis vor den Fehrbacher Tunnel erst dann realisiert wird, wenn der Bundes-GVFG-Förderantrag bewilligt ist. Betriebliche und technische Übergangslösungen sind hier nicht möglich, bzw. nicht finanzierbar.
- Dezember 2027 oder 2028 (bisher Dezember 2026): Ein bis zwei Jahre verzögerte Umstellung der RB Winden – Bad Bergzabern von Diesel- auf Akkuzüge, da die Oberleitungsinselanlage in Winden erst dann realisiert wird, wenn der Bundes-GVFG-Förderantrag bewilligt ist. Betriebliche und technische Übergangslösungen sind hier nicht möglich, bzw. nicht finanzierbar.

Fazit:

Unter großen Anstrengungen ist es gelungen, ein betriebliches und technisches Übergangskonzept zu entwickeln, das es ermöglicht, einen Großteil des bisherigen Zeitplans für die Einführung der Akkuzüge in der West- und Südpfalz zu halten.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

71. Verbandsversammlung am 07.05.2024 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Aktuelles

TOP 5.1 Schieneninfrastruktur im Bereich des ZÖPNV Süd Baumaßnahmen der DB InfraGo, Hochleistungskorridore

Die DB InfraGo hat für das laufende und die kommenden Jahre eine erhebliche Anzahl an Bau- und Sanierungsmaßnahmen angekündigt, die langfristig den Zugverkehr stabilisieren sollen, aber während der zum Teil längeren Bauphasen zu erheblichen Einschränkungen und Störungen führen dürften. Im Fokus stehen derzeit die Sanierungen der Hochleistungskorridore.

Hinzukommen die zahlreichen unterjährigen Baumaßnahmen, die über sogenannte „ZvF“ (Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen) ausgeregelt werden. Die DB InfraGo kündigt darin - nach ihrem Regelprozess mit eigentlich auskömmlichem Vorlauf – die einzelnen Einschränkungen an und beschreibt die vorgesehenen Fahrplanfolgen (Verspätungen, Ausfälle, aber auch Fahrten „vor Plan“).

Zu kurzfristige Ankündigungen und unzureichende Bündelungsansätze erschweren Ersatzkonzepte für die Kunden/Kundinnen

Leider hält die personelle Ausstattung der DB InfraGo nicht Schritt mit dem gestiegenen Bauvolumen, so dass die entsprechenden Informationen seit geraumer Zeit häufig viel zu spät erfolgen. Einsprüche und Änderungsvorschläge der Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd und der Verkehrsunternehmen werden fast immer mit einem sogenannten „Letztentscheid“ der DB InfraGo zurückgewiesen.

Aufgrund der großen Fülle der Baumaßnahmen müssen die Ersatzfahrpläne bei den vier hauptsächlich betroffenen Verkehrsunternehmen Albtalbahnen Verkehrsgesellschaft, DB Regio Mitte, Trans Regio und Vlexx unter hohem Zeitdruck und seitens der Geschäftsstelle ohne vertiefte Gegenprüfung auf Effizienz und Kundentreue erarbeitet werden.

Mittlerweile tritt sogar die Situation auf, dass die Fahrplanabweichungen zu spät oder gar nicht mehr vollständig durch DB InfraGo berechnet werden können – wegen der Personalknappheit auch dort.

Vielfältige Kommunikationsformate ZÖPNV Süd/DB InfraGo

Jenseits dieser, aktuell und wahrscheinlich auch mittelfristig in diesem Punkt tendenziell schwierigen Zusammenarbeit zwischen dem ZÖPNV Süd und der DB InfraGo steht die Geschäftsstelle zur Sanierung bzw. Modernisierung und Weiterentwicklung der Infrastruktur in vielfältigen, im Grundsatz konstruktiven Kontakten zur DB InfraGo. Hierzu gehören die Jahresgespräche über die Maßnahmen zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (Federführung MKUEM) sowie den halbjährlichen Gesprächen mit den Leitungen der beiden Regionalbereiche Mitte (nördliches Verbandsgebiet mit Nahe- und Teilen der Alsenzbahn, Rheinhessen nördlich etwa Monsheim und Worms) und Südwest (alle Strecken etwa südlich der Linie Alsenz – Worms) der DB InfraGo. Hinzukommt die aktive Teilnahme an den halbjährlichen Bau- und Informationsdialogen der beiden Regionalbereiche.

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen nimmt die Geschäftsstelle eine aktive Rolle bei den zahlreichen Bündel-Arbeitsgruppen ein. Gerade zur Koordination und Bündelungen von Bau- und Sanierungsmaßnahmen abseits der Hauptstrecken entlang des Rheins und durch die Pfalz lädt die Geschäftsstelle in unregelmäßigen Abständen die DB InfraGo und die jeweiligen Verkehrsunternehmen zu Abstimmungsgesprächen ein. Hierbei hat sich bewährt, daran auch die jeweils betroffenen Landkreise und LBM-Dienststellen zu beteiligen sowie die benachbarten Aufgabenträger bzw. Bestellorganisationen einzubeziehen.

Darüber hinaus finden bedarfsweise Gespräche zu konkreten Projekten sowohl zur Schieneninfrastruktur als auch zu Stationsmaßnahmen statt, um deren Entwicklung im Rahmen der Möglichkeiten voranzutreiben.

Sanierung des Hochleistungskorridors Riedbahn

Wie schon mehrfach berichtet, wird wegen der Generalsanierung der Riedbahn von 15. Juli 2024 bis Mitte Dezember 2024 das Fahrplanangebot zwischen Mainz und Mannheim zwecks Umleitung von Güter- und Fernverkehrszügen eingeschränkt.

Mit der vorgeschobenen, ursprünglich nicht vorgesehenen, dreiwöchigen Sperrung im Januar 2024 konnten erste Erfahrungen zum Ersatzfahrplan auf der Schiene und der Straße zwischen Mannheim, Worms und Mainz gesammelt werden. Allerdings waren diese drei Wochen von ständigen Ausnahmesituationen geprägt: Ferien, Streik der GdL-Personale und sogar witterungsbedingte Einschränkungen ließen an nur wenigen Tagen einen 'normalen' Verkehr zu, der dann allerdings stabil durchgeführt werden konnte. Leider verlief dann die Betriebsaufnahme der Riedbahn nach der Sperrung nicht erfolgreich, weil offengelegte Kabelkanäle den Diebstahl von Kabeln begünstigte, wodurch die Leit- und Sicherungstechnik nicht zur Verfügung stand.

Bezüglich der Ersatzverkehre wurden durch die Geschäftsstelle Rücksprachen mit den kommunalen Gebietskörperschaften durchgeführt. Aktuell ist noch nicht klar, ob die DB die Lücken bei den Buspersonalen schließen kann. Sollten diese personellen Engpässe nicht gelöst werden können, drohen Ausfälle bei den Ersatzverkehren, bzw. bei den Buslinienbündeln in Rheinhessen.

Im Vorfeld der Riedbahnspernung muss zudem auf die weitere Bautätigkeit in deren Umfeld hingewiesen werden: Zahlreiche Baumaßnahmen im Rhein-Neckar-Raum und in der Pfalz wurden mit Blick auf die Sperrperiode ab Juli vorgezogen und verfristet angekündigt, so dass selbst auf Seiten der DB InfraGo deren fahrplanerische Bearbeitung nicht zeitgerecht erfolgen konnte.

Mehrere Sperrungen zwischen Mainz und Worms und weiter Richtung Mannheim (dort zudem Gleissperrungen wegen der Sanierung der Brückenbauwerke über die Tunnelstraße im Bahnhofsbereich) und die bevorstehenden Totalsperrungen rund um Kaiserslautern (an mehreren Wochenenden sowie am Abend keine Züge zwischen Neustadt/W und Landstuhl einschließlich der von Kaiserslautern abzweigenden Strecken nach Pirmasens, Lauterecken und Richtung Alsenzbahn führen zu in diesem Umfang bislang nicht gekannten Sperrungen und Ersatzverkehren, die zu Abwanderungen hin zum Fernbus und dem MIV führen dürften. Die Kurzfristigkeiten und zeitlichen Fixierungen begründet die DB InfraGo fast durchgehend mit der Unterordnung unter die Sperrung der Riedbahn.

Negativbeispiel Alsenzbahn

Eine beispielelose Fehlleistung der DB InfraGo stellte die Ertüchtigung der Alsenzbahn (Bingen – Bad Kreuznach – Enkenbach – Hochspeyer/Kaiserslautern für die umzuleitenden Güterzüge dar. Um hierfür die erforderlichen Baumaßnahmen durchzuführen zu können, wurde der Streckenabschnitt Alsenz – Kaiserslautern mehrere Wochen gesperrt. Diese Baumaßnahme wurde jedoch leider nicht konzeptionell mit dem Landesbetrieb Mobilität abgesprochen, sondern mit diesem sogar zusätzlich noch die Sperrung der B 48-Brücke südlich Alsenz vereinbart, wodurch dem Busersatzverkehr der Fahrweg entzogen wurde (Folge: Umwege über die Dörfer abseits des Tals, nochmalige Verlängerung der Fahrzeit des SEV von Kaiserslautern nach Alsenz auf über 1h 20 min, die Regionalbahn benötigt planmäßig knapp die Hälfte der Zeit.).

Im Anschluss daran konnte der Zugbetrieb über mehrere Tage nur mit großen Behinderungen durchgeführt werden, weil durch baubedingte Beschädigungen u.a. die Anlagen die Bahnübergänge gestört waren.

Leider wird die DB InfraGo den Verkehr auf der Alsenzbahn aber auch nach dieser umfassenden fünföchigen Sperrung und den nachgelagerten abendlichen Vollsperrungen einschränken. Neben den Sperrungen in den Monaten Mai und Juni dieses Jahres sehen die Planungen der staatlichen Bahn weitere Baumaßnahmen in den Jahren 2025 und 2026 vor.

Weitere Hochleistungskorridore mit Auswirkungen auf das südliche Rheinland-Pfalz

Nach der Riedbahnsanierung plant die DB InfraGo bundesweit bis ins Jahr 2030 die Sanierung weiterer Hochleistungskorridore. Die mehrmonatige Sperrung der rechten Rheinstrecke im Jahr 2026 wird zu Umleitungen über den linken Rhein führen, was seitens der DB InfraGo zur Festlegung führt, dass der Nahverkehr, aber auch der Fernverkehr zwischen Koblenz und Mainz ausgedünnt werden müsse. Die Gespräche hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

Im Jahr 2028 soll dann vor der BUGA 2029 die linke Rheinstraße gesperrt werden, aktuelle Planungen sehen eine Sperrung auf ganzer Länge von südlich Köln bis Mainz Hbf. vor. Zum Ende dieser Baumaßnahme sehen die aktuellen Überlegungen der DB InfraGo zudem vor, zur Inbetriebnahme des digitalen Stellwerks zusätzlich den kompletten Knoten Mainz einschließlich aller Zulaufstrecken zu sperren. Der Bedarf an Bussen und Personal würde, auch ohne die abschließende Vollsperrung des Knoten Mainz, jenen für die Riedbahnsperrung um ein Vielfaches übertreffen. Der Schienenverkehr würde weiträumig einzustellen sein, weshalb die Geschäftsstelle in Gesprächen versuchen möchte, diese Komplettsperrung zu verhindern und sich mit der DB InfraGo auf eine modifizierte Sperrkonzeption mit kürzeren Abschnitten zu verständigen.

Im Jahr 2029 soll dann sogar die Strecke Saarbücken – Ludwigshafen über mehrere Monate voll gesperrt werden, obwohl seit rund 15 Jahren an der Modernisierung der sogenannten „POS Nord“ gearbeitet wird und sowohl im laufenden Jahr als auch in den beiden kommenden Jahren zahlreiche abschnittswise Vollsperrungen vorgesehen sind. Die Geschäftsstelle hat deshalb schon im Jahr 2023 zu einer ersten Gesprächsrunde mit der DB InfraGo geladen, eine zweite wird, unter Einbeziehung der ebenfalls massiv betroffenen Kollegen/-innen im Saarland, in Kürze folgen. Ziel ist es, mit der DB InfraGo ein gemeinsames Verständnis über die baulichen und verkehrlichen Notwendigkeiten und, damit zusammenhängend, über die zeitliche und geografische Ausdehnung der Sperrabschnitte zu erreichen. Außerdem sollten Verkehrskonzepte für potenzielle Umleitungsstrecken besprochen und diese dann diesbezüglich infrastrukturell ergänzt werden (z.B. zusätzliche Ausweichgleise) sowie deren Baufreiheit während der Sperrphasen festgelegt werden.

Die DB InfraGo kann derzeit auch keine Zusage darüber abgeben, ob sie diese umfangreichen Ersatzverkehre (mit-)finanziert, dieses Thema ist auch aktuell Teil der Gespräche zwischen Bund und Ländern im Rahmen der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

Letztlich bringt das immense Planungs- und Bauvolumen nicht nur die InfraGo, sondern die gesamte Branche an ihre Grenzen. Schon heute zeichnet sich ab, dass für kleinere Projekte weder ausreichend Planungs- noch die nötigen Baukapazitäten zur Verfügung stehen. Die DB InfraGo läuft auch als Unternehmen Gefahr, sich mit der Menge an dicht hintereinander folgenden Großprojekten zu übernehmen.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Die Geschäftsstelle soll sich weiterhin für kundenorientierte Ersatzkonzepte einsetzen und sich in diesem Rahmen dafür engagieren, dass die geplanten Korridorsanierungen in bewältig baren Abschnitten erfolgen. Streckensanierungen, die über mehrere Monate größere Teile des südlichen Rheinland-Pfalz vom Schienenverkehr abhängen, tritt der Zweckverband ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd entschieden entgegen.

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr
Rheinland-Pfalz Süd
Bahnhofstraße 1
67655 Kaiserslautern

71. Verbandsversammlung am 07.05.2024 Öffentliche Sitzung

TOP 5 Aktuelles

TOP 5.2 Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen und der DB InfraGO AG

Verkehrsunternehmen

In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres hat sich die Personalsituation bei den Verkehrsunternehmen, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, durch eine hohe Krankheitsquote, in großem Umfang aufgelaufene Überstunden sowie aufgebrauchte Jahresarbeitszeitkonten sehr stark zugespitzt. So musste auf zahlreichen Schienenstrecken im Bereich des ZÖPNV Süd das Angebot entweder eingeschränkt oder komplett auf Schienenersatzverkehr umgestellt werden. Hinzu kamen personelle Probleme bei der DB InfraGO (Zusammenschluss von DB Netz und DB Station & Service seit 01.01.2024), die insbesondere in der nicht- oder nur unzureichenden Besetzung der Stellwerke in Ludwigshafen, bzw. des Regionalstellwerks in Neustadt/W sichtbar wurden. Ad hoc Betriebseinstellungen insbesondere auf den Schienenstrecken Kaiserslautern – Pirmasens und Kaiserslautern – Lauterecken waren die Folgen.

Seit Beginn dieses Jahres hat sich die Situation verbessert, da seit dem 02.01.2024 wieder alle Schienenstrecken im Bereich des ZÖPNV Süd planmäßig bedient werden können. Trotzdem kann bezüglich der Personalthematik keinerlei „Entwarnung“ gegeben werden, weil

- die Krankheitsquoten – im Unterschied zu früheren Jahren – deutlich stärker volatil sind und auf einem dauerhaft höheren Niveau liegen. Kurzfristige Personalausfälle aufgrund kurzfristiger Erkrankung treten weiterhin auf.
- Die Arbeitszeitverkürzungen durch den GDL-Abschluss werden in den kommenden Jahren zu einem kontinuierlich steigenden Personalbedarf führen. Hierbei ist fraglich, ob und wie dieser überhaupt gedeckt werden kann.
- Hinzu kommt die Tatsache, dass bei zahlreichen Verkehrsunternehmen in wenigen Jahren viele Arbeitnehmer in Ruhestand gehen werden, die ersetzt werden müssen.

Vor diesem Hintergrund hat der Zweckverband für den Jahresfahrplan 2025 (gültig ab Mitte Dezember 2024) mit der Umsetzung der folgenden Maßnahmen im Bereich der Verkehrsunternehmen begonnen, um Personal zu sparen.

1. Reduzierung der Komplexität des Fahrzeugeinsatzes auch in weiteren Netzen (analog des bereits umgesetzten komplexreduzierten Betriebsprogramms der S-Bahn Rhein-Neckar).
2. Einführung eines „Ferienfahrplans“ auf einigen Bahnstrecken durch die Herausnahme von Verdichtern für den Berufs- und Schülerverkehr in den Schulferien. Der Stundentakt bleibt dabei als Grundangebot bestehen.
3. Reduzierung der Kapazitäten während der Ferien. Dadurch Entlastung des Werkstattpersonals durch größere Zeitfenster für die Wartung.

Die Details werden im Rahmen einer der beiden nächsten Verbandsversammlungen in diesem Jahr vorgestellt werden.

DB InfraGO AG

Auch bei der DB InfraGO AG kommt es aktuell wieder zu ad hoc Personalausfällen beim elektronischen Stellwerk in Neustadt/W. Infolgedessen musste in diesem Jahr bereits mehrmals kurzfristig die Bahnstrecke Kaiserslautern – Pirmasens auf Busersatzverkehr (für jeweils einen ganzen, bzw. halben Tag) umgestellt werden.

Ausblick

Diese Thematik wird die ÖPNV-Branche in ganz Deutschland in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen und immer wieder zu schwierigen Situationen bei der Personalverfügbarkeit führen obwohl die Verkehrsunternehmen und die DB InfraGO große Anstrengungen unternehmen, neues Personal zu gewinnen und dieses auch im Unternehmen zu halten.

Der ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd wird daher die aktuelle Situation intensiv beobachten und soweit es in seiner Einflussosphäre liegt, durch die o.g. Maßnahmen gegensteuern, bzw. im Rahmen der Verbandsversammlung über die aktuellen Entwicklungen berichten.

BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis.