

**Informationsvorlage an die Verbandsversammlung
(121. Sitzung am 17. Dezember 2025)**

TOP 3: Erweiterung Meterspurnetz

Bereits seit mehreren Jahren existieren planerische Überlegungen verschiedener Akteure, das von der rnv betriebene Stadtbahnnetz mit den Kernstädten Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen innerhalb der Städte aber auch in die Region hinaus weiterzuentwickeln.

Neue Schienenstrecken im Meterspurnetz im Herzen der Metropolregion Rhein-Neckar können einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, die Verkehrswende aktiv umzusetzen. Sie ermöglichen gegenüber einer Bedienung mit dem Bus höhere Reisegeschwindigkeiten, deutlich größere Kapazitäten und eine komfortablere Reisequalität. Außerdem können Umsteigezwänge entfallen und somit innerstädtische Ziele in den Oberzentren direkt erreichbar gemacht werden.

Folgende Streckenprojekte befinden sich aktuell in Untersuchung:

I. Linksrheinisch („Pfalztram“)

- Ludwigshafen – Maudach – Mutterstadt – Dannstadt/Schauernheim
- Pfingstweide – Oppau – dort über das Bestandsnetz bis Rheingönheim – Neuhofen – Waldsee
- Option Verlängerung nach Frankenthal
- Option Verlängerung Waldsee – Speyer

Diese Strecken sind seit 2018 in Machbarkeitsstudien untersucht worden und als Projekt am weitesten fortgeschritten. Mit Überarbeitung der Standardisierten Bewertung 2016+ durch den Bund im Jahr 2022 sowie Zusammenfassung einzelner Streckenabschnitte zu einem Korridor konnte in der sensitiven Betrachtung sowohl für die Ost-West-Achse von Ludwigshafen nach Dannstadt/Schauernheim als auch die Nord-Süd-Achse Pfingstweide – Waldsee ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor über 1 ausgewiesen werden. Damit wären beide Projekte volkswirtschaftlich sinnvoll und können grundsätzlich durch das GVFG des Bundes gefördert werden.

Die Option einer Verlängerung von Waldsee weiter bis Speyer entfaltet hingegen nach bisherigen Erkenntnissen keinen volkswirtschaftlichen Nutzen und wird somit momentan nicht mehr weiterverfolgt.

Aufgrund der positiven Bewertung wird das Projekt mit dem Arbeitstitel „Pfalztram“ von allen Beteiligten weiterverfolgt. Hierzu haben die Projektpartner Land Rheinland-Pfalz, ZÖPNV Süd, VRN und rnv am 27.11. einen Letter of Intent (LOI) unterzeichnet und dabei vereinbart, die Vorentwurfsplanung rasch und im Einvernehmen mit den Kommunen voranzutreiben. Dieser LOI ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

In enger Abstimmung mit den Kommunen vor Ort, dem Land Rheinland-Pfalz sowie dem ZÖPNV Süd konnte mittlerweile die Finanzierung für die ersten beiden Planungsphasen nach HOAI gesichert werden, die Kosten in Höhe von rund 3 Mio. € werden komplett durch den ZÖPNV Süd aus Landesmitteln getragen. Im aktuellen Gremienlauf im Herbst wird das Projekt Pfalztram den betreffenden Kommunen vorgestellt.

2026 wird mit den nun anstehenden Planungsschritten begonnen. Diese sollen bis 2029 abgeschlossen sein. Ab Frühjahr 2026 wird parallel zur Planung eine Kommunikationsstrategie starten, mit der eine umfassende Bürgerbeteiligung sichergestellt werden soll.

II. Rechtsrheinisch

- Feudenheim – Ilvesheim – Ladenburg – Schriesheim
- Rheinau – Brühl – Ketsch – Schwetzingen
- Schwetzingen – Heidelberg
- Heidelberg – Leimen – Nußloch – Bf. Wiesloch/Walldorf – Sandhausen – Heidelberg

Diese Strecken im Rhein-Neckar-Kreis befinden sich seit 2018 in verschiedenen Untersuchungen und wurden im Laufe der Zeit bezüglich Ihrer Streckenführung mehrfach verändert und überprüft. Zusammen mit den Partnern rnv, Rhein-Neckar-Kreis, den Kommunen an den Strecken sowie dem Land Baden-Württemberg sind dabei Aspekte wie Nutzung ehemaliger stillgelegter Bahnstrecken, Gewinnung von Nutzenpotentialen an den Strecken, Vermeidung teurer Ingenieurbauwerke bei der Kreuzung anderer Verkehrswege oder Dimensionierung des Angebotes intensiv betrachtet worden.

Im Gegensatz zur Pfalztram liegen für die oben genannten Strecken momentan noch keine endgültigen Ergebnisse vor. Die Verbundgesellschaft wird das weitere Vorgehen mit den kommunalen Partnern vor Ort weiter besprechen. Zielstellung ist es dabei, möglichst positive NKI-Faktoren für die einzelnen Streckenprojekte ermitteln zu können.

Darüber hinaus wird die Verbundgesellschaft in ihrer Eigenschaft als SPNV-Aufgabenträgerin im Kreis Bergstraße die zukünftige Ausgestaltung der Weschnitztalbahn untersuchen. Der Gutachter soll hier für die Strecke Weinheim – Fürth i.O. verschiedene Szenarien betrachten mit der Zielstellung, die Attraktivität des heutigen Angebotes mit Dieselfahrzeugen auf dieser Strecke nach Auslaufen des heutigen Verkehrsvertrages durch eine Elektrifizierung deutlich zu verbessern. Eine Variante im Rahmen der Elektrifizierungsüberlegungen ist hierbei auch die mögliche Einbindung der Strecke in das Meterspurnetz der rnv.