

## RHB

### **R029 Gleiserneuerung Feuerberg**

Auf Grund der hohen Liegedauer von über 30 Jahren sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze angekommen und zeigen erhebliche Ausplatzungen auf. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund einer Überschreitung der Grenzmaße droht. Ein sicherer Betrieb im Sinne der ESBO kann nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden.

### **R032 Gleiserneuerung Ellerstadt West**

Auf Grund der hohen Liegedauer von über 30 Jahren sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze angekommen und zeigen erhebliche Ausplatzungen auf. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund einer Überschreitung der Grenzmaße droht. Ein sicherer Betrieb im Sinne der ESBO kann nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden.

### **R037 Neubau Gleiswechsel Maxdorf und R038 Neubau Gleiswechsel Oggersheim**

Zur Bewältigung der zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen sowie zur Stabilisierung und Sicherstellung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Ergänzung der Schieneninfrastruktur zur Erhöhung des Netzwerkes unerlässlich. Durch die zukünftigen Angebotsausweitungen leistet der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsbelastung (u. a. während des Neubaus der Stadtstraße City West als Ersatz für die Hochstraße Nord und des Wiederaufbaus der Hochstraße Süd) und stellt perspektivisch einen unabdingbaren Baustein zur Verkehrswende dar. Darüber hinaus wird durch die Ergänzung der Schieneninfrastruktur ein stabiler und gleichzeitig flexibler Betriebsablauf gewährleistet, was ein essentieller Bestandteil eines starken und zukunftsfähigen ÖPNV ist. Die rnv ist als Konzessionsinhaber zur Gewährleistung und Durchführung des ÖPNV verpflichtet. Die Aufrechterhaltung der Erschließungs- und Bedienqualitäten im ÖPNV sowie eine zukunftsorientierte und nachhaltige Verdichtung der Leistungen ist nur durch eine Erweiterung von schienengebundener Infrastruktur mit zusätzlichen Gleisen möglich. Ohne ergänzende Infrastrukturmaßnahmen kann die Erschließungs- und Bedienqualität des ÖPNV nicht mehr sichergestellt werden. Demzufolge ergibt sich ein nicht widerstandsfähiges Verkehrsnetz gegenüber Störungen oder baustellenbedingten Sperrungen. Die geplanten Überleitstellen auf der RHB-Strecke sind erforderlich, um bei geplanten Unterbrechungen (z.B. Instandhaltungs-/Baumaßnahmen) aber auch bei kurzfristigen Unterbrechungen (Störfall) den Betrieb - zumindest eingeschränkt - aufrechtzuerhalten. Durch die neuen Überleitstellen ist bei künftigen Maßnahmen ein eingleisiger Betrieb möglich und somit ein kein Schienenersatzverkehr erforderlich. Bei Verzicht auf die zusätzlichen Überleitstellen müsste der Stadtbahnbetrieb bei geplanten oder ungeplanten Maßnahmen weitestgehend auf einen Busbetrieb (Schienenersatzverkehr) zur Erfüllung des Verkehrsauftrags umgestellt werden. Dies führt zu umfangreichen Investitionen in zusätzliche Busse, in zusätzliches Personal sowie in die notwendige Umgestaltung von Fahrwegen und Haltestellen. Wegen der geringeren Kapazität müssten dann mehr Busse und damit mehr Fahrpersonal eingesetzt werden als bei einem Verkehr mit Stadtbahnen. Die dafür notwendigen Busse und das erforderliche Fahrpersonal stehen nicht zur Verfügung. Die längeren Fahrzeiten und Fahrstrecken können im Busverkehr sowie die zusätzlichen Umsteigevorgänge zwischen Bussen und Stadtbahnen zu Fahrgastrückgängen und damit Einnahmeausfällen führen. Die ebenso daraus

resultierenden höheren Betriebskosten im ÖPNV führen insbesondere in Verbindung mit den zu erwartenden Einnahmeverlusten zu höheren Kosten bei der rnv, die die Anteilseigner der RHB ausgleichen müssten. Dies hätte finanzielle Schäden für diese zur Folge.

### **R060 Ausbau u. Schließung nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge**

Für den sicheren Weiterbetrieb der Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen (RHB) ist der Ausbau bzw. die Schließung der kritischen nichttechnisch gesicherten Bahnübergänge (BÜ) unerlässlich.

Die kritischen Bahnübergänge können langfristig mit der bestehenden Sicherungsart (nichttechnische Sicherung bzw. Sicherung auf Übersicht gem. § 11 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) i.V.m. § 11 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ) nicht weiter betrieben werden, da die erforderlichen Sichtflächen zur Herstellung der Übersicht nicht für die Streckengeschwindigkeit hergestellt werden können. Eine dauerhafte Sicherung mit hörbaren Signalen ist auf zweigleisigen Strecken gem. § 11 ESBO i.V.m. § 11 EBO nicht möglich. Dementsprechend ist für den sicheren Betrieb die Schließung oder der Ausbau dieser BÜ mit einer technischen Sicherung (Ausrüstung mit Halbschranken und Lichtzeichen) zwingend notwendig.

Betriebliche Maßnahmen zur kurzfristigen Herstellung der Sicherheit an den BÜ, wie z.B. die Herabsetzung der Geschwindigkeit der Züge vor dem BÜ (Langsamfahrstelle) können lediglich in einem kurzen definierten Zeitraum realisiert werden und im Zusammenhang mit einer mittelfristigen Schließung oder Ausbau mit technischer Sicherung des BÜ. Die Einführung von betrieblichen Maßnahmen führt zu längeren Fahrzeiten und demzufolge zu Fahrgastrückgängen und damit zu Einnahmeausfällen. Ein Anstieg des Individualverkehrs und somit eine Erhöhung des Stickoxidausstoßes und der Feinstaubbelastung wären damit verbunden.

### **R068 Ern. Haltestellentechnik Friedelsheim und R069 Ern. Haltestellentechnik Gönheim**

Die Haltestellen müssen nach den aktuellen Regeln der Technik und Vorschriften (VDE, DIN, VDV, usw.) aufgebaut werden. Geplant ist, dabei nur erforderliche Anlagenteile umzusetzen. Anlagen, die zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit dienen (z. B. DFI), sind in diesen „Jahresprojekten“ nicht vorgesehen.

Dies beinhaltet z. B.:

- eine Beleuchtung nach den Technischen Regeln für Straßenbahnen-Elektrische Anlagen (TRStab EA), die einen sicheren Betrieb unserer Fahrgäste auf den Haltestellen gewährleistet. Da die ESBO unzureichende Vorgaben an die Beleuchtung beinhaltet, wurde festgelegt, auf die technischen Regeln (TRStrab EA) und den BOStrab Bereich zurückzugreifen. Diese bieten eine gute und gleichmäßige Ausleuchtung der Haltestellenbereiche. Diese Vorgehensweise hat sich bereits auf der Linie 5 in der Vergangenheit bewährt. Zusätzlich ist es seit dem Jahr 2015 verboten die verbauten Quecksilberdampflampen (HQL-Leuchten) neu zu erwerben. Ein Umbau der HQL-Leuchten auf energiesparende LED-Technik ist in den nächsten Jahren unausweichlich.
- Haltestelleneinrichtungen (FGU, FAA, etc.) die gewissen Voraussetzungen erfüllen und sich im Rissbereich der Fahrleitung befinden, müssen Bahngeerdet werden. Zurzeit sind keine Erdungsanlagen vorhanden.
- Die vorhandenen Stromverteilungen sind veraltet und entsprechen nicht mehr den heutigen Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen. Diese Anlagen sollten auch im Sinne des Personenschutzes, Anlagenschutzes und der Anlagenverfügbarkeit erneuert werden.

**R072 Anbindung der GUV an das Infrastrukturleitsystem (ISL)**

Um weiterhin einen zuverlässigen und sicheren Betrieb der elektrischen Anlagen sicherstellen zu können, ist es notwendig, Anlagen, welche ihr technisches Lebensende erreicht haben, zu erneuern bzw. auf den aktuellen Stand der Technik und entsprechend aktuell gültiger Vorschriften zu errichten.

Diese Anlagen sollen auch im Sinne des Personenschutzes, Anlagenschutzes und der Anlagenverfügbarkeit erneuert werden.

Sollten Anlagenteile ausfallen, ist eine Überwachung der sicherheitskritischen Systeme nicht mehr gewährleistet, was zu Einschränkungen im Bahnbetrieb führen würde bzw. eine direkte Gefährdung für Menschenleben darstellt.

**R073 Gleiserneuerung in Bad Dürkheim parallel zur Mannheimer Str. zw. BÜ 1.7 und BÜ 3**

Auf Grund der hohen Liegedauer von über 30 Jahren sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze angekommen und zeigen erhebliche Ausplatzungen auf. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund einer Überschreitung der Grenzmaße droht. Ein sicherer Betrieb im Sinne der ESBO kann nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden.

**R086 Gleiserneuerung zw. Ellerstadt Ost und Fußgönheim**

Auf Grund der hohen Liegedauer von über 30 Jahren sind die Schienen an ihrer Verschleißgrenze angekommen und zeigen erhebliche Ausplatzungen auf. Hinzu kommt, dass die Holzschwellen durch den biologischen Verfall eine stabile Gleislage nicht mehr gewährleisten. Ein Ausfall der Anlagen auf Grund Überschreitung der Grenzmaße droht. Ein sicherer Betrieb im Sinne der ESBO kann nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden.

**R088 Ersatzneubau BW 38 parallel zur Ruchheimer Str. über die B9**

Im Jahr 2017/2018 wurde die Brücke für die kommenden 10 Jahre instandgesetzt. Eine weitere Ertüchtigung ist nicht möglich und ein Ersatzneubau muss hergestellt werden. Die Erneuerung der Anlage ist technisch nicht mehr aufschiebbar da das Bauwerk am Ende seiner Lebenszeit angelangt ist.

**R093 Neubau Bbf Floßbach**

Die rnv als Konzessionsinhaber bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss die Sicherheit und die Ordnungsmäßigkeit des Eisenbahnbetriebs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) i. V. m. mit der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) sicherstellen. Für den sicheren Weiterbetrieb der Strecke Bad Dürkheim – Ludwigshafen (RHB) sowie zur Sicherstellung der Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs ist der Neubau des Betriebsbahnhofs (Bbf) Floßbach unerlässlich.

Durch die Ergänzung der Schieneninfrastruktur ein stabiler und gleichzeitig flexibler Betriebsablauf gewährleistet, was ein essenzieller Bestandteil eines starken und zukunftsfähigen SPNV ist.

Die rnv ist als Konzessionsinhaber bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen nach AEG zur Gewährleistung und Durchführung des öffentlichen bzw. Schienenpersonennahverkehrs verpflichtet. Wenn die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnbetriebs nicht festgestellt werden kann, muss die rnv ihren Verkehrsauftrag durch Busverkehre erbringen.

Wegen der geringeren Kapazität müssten dann mehr Fahrzeuge und damit mehr Fahrpersonale eingesetzt werden als bei einem Verkehr mit Zügen. Die dafür notwendigen Busse und das erforderliche Fahrpersonal stehen nicht zur Verfügung. Insbesondere die Auswahl, Einstellung und Schulung des Fahrpersonals erfordern einen längeren Zeitbedarf. Der Zwang zur Benutzung bestehender Straßen wird zumindest im Berufsverkehr wegen der Straßenüberlastung zu einer Fahrzeitverlängerung führen, wodurch mit Fahrgast- und damit Einnahmerückgängen zu rechnen ist. Mit dem zu erwartenden Fahrgastrückgang wird ein Anstieg des Individualverkehrs zu verzeichnen sein, was wiederum eine Erhöhung des Stickoxidausstoßes und der Feinstaubbelastung nach sich zieht.

Die bei einer Umstellung auf Busbetrieb erforderlichen Investitionen in Busse, Umgestaltung von Haltestellen und Personal sowie die höheren Betriebskosten im Busverkehr führen insbesondere in Verbindung mit den zu erwartenden Einnahmeverlusten zu höheren Kosten bei der rnv, die u.a. auch die Anteilseigner der RHB ausgleichen müssten. Dadurch entsteht ein wirtschaftlicher Schaden für diese.

### **R101 Modis - Modernisierung der Dienst- und Sonderfahrzeuge-Ladeinfrastruktur**

Im Rahmen des Projekts Modis sollen zum Teil batterieelektrische Fahrzeuge zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse angeschafft werden. Damit diese Fahrzeuge mit Betriebsenergie versorgt werden können, muss regelmäßig elektrische Energie via Ladevorgang bereitgestellt werden. Aus diesem Grund soll eine hinreichende Anzahl von Ladepunkten am regelmäßigen Parkplatz der Fahrzeuge errichtet werden, um den Prozessaufwand für dauerndes Umparken der Fahrzeuge zu vermeiden.