

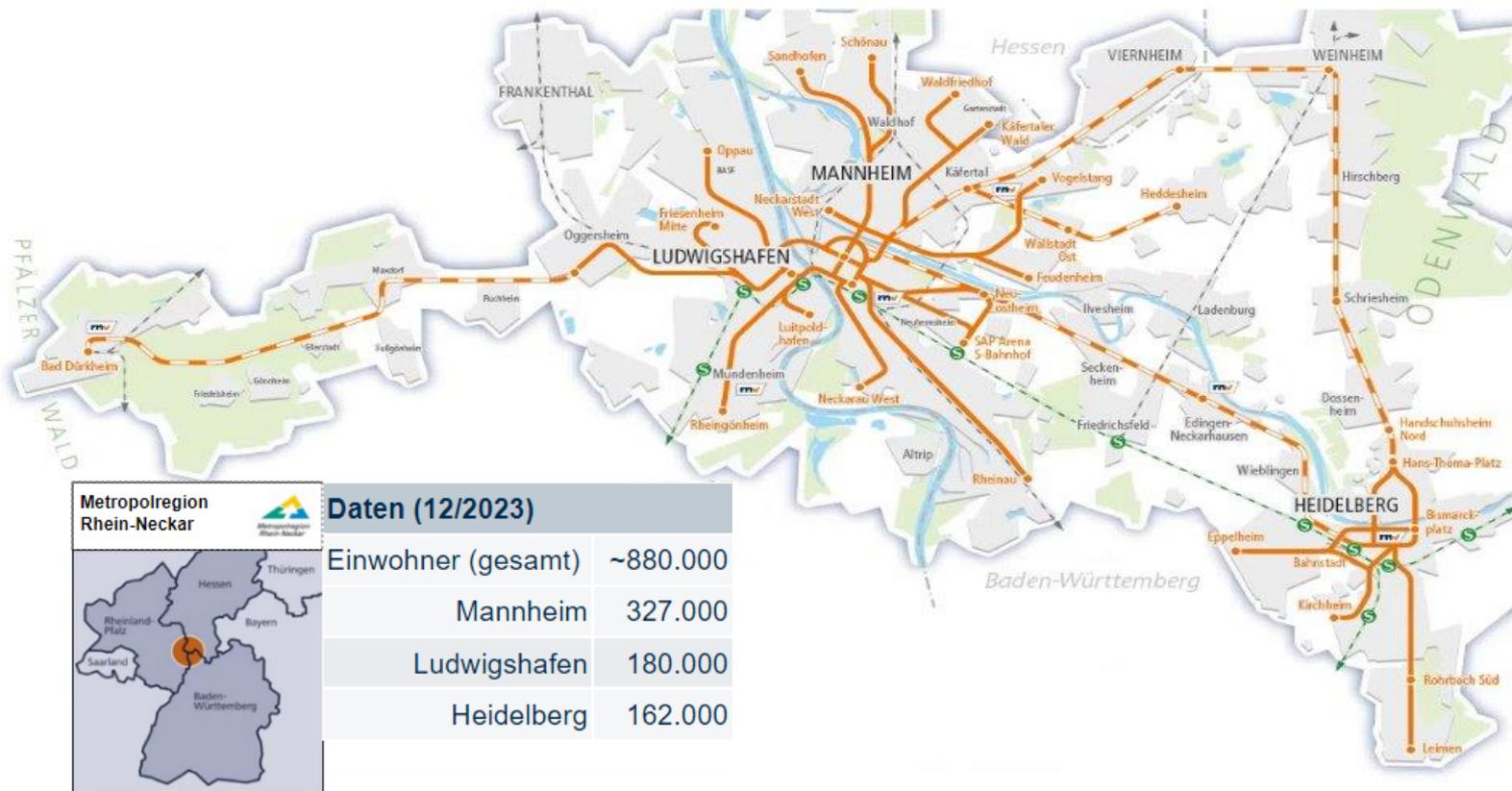


Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

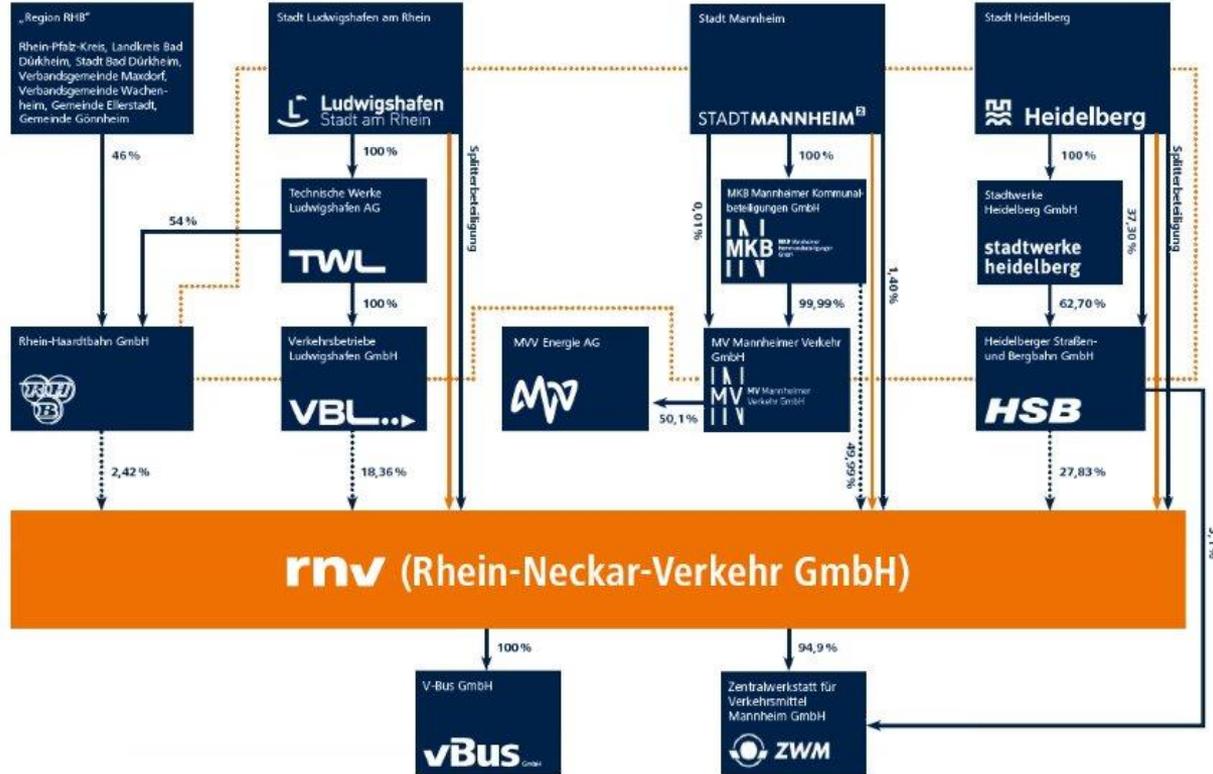
Mit gutem Gefühl unterwegs

15. Deutscher Nahverkehrstag
Straßenbahnausbau im Umland von Ludwigshafen

Koblenz, 18.04.2024



Gesellschafterstruktur rnv



Leistungsdaten



Fuhrpark

| | |
|------------------|-----|
| Fahrzeuge gesamt | 364 |
| Bahnen | 193 |
| Busse* | 145 |
| ODS-Fahrzeuge | 26 |

*Zusätzlich 99 Busse durch Subunternehmer betrieben

| | |
|----------------------------|--------------|
| Beschäftigte gesamt | 2.503 |
| Fahrdienst | 1.072 |
| Verwaltung, kaufm. | 788 |
| gewerblich-technisch | 448 |
| in Ausbildung | 104 |
| Aushilfen | 91 |

(Stand 31.12.2023)



Ausbaustrategie rnv 2030+

Themenüberblick

Leistungsangebot

Infrastruktur

ÖV-Vorrang und
-Beschleunigung

Vernetzte Mobilität

Betrieb und
Qualität

Tarif und Vertrieb

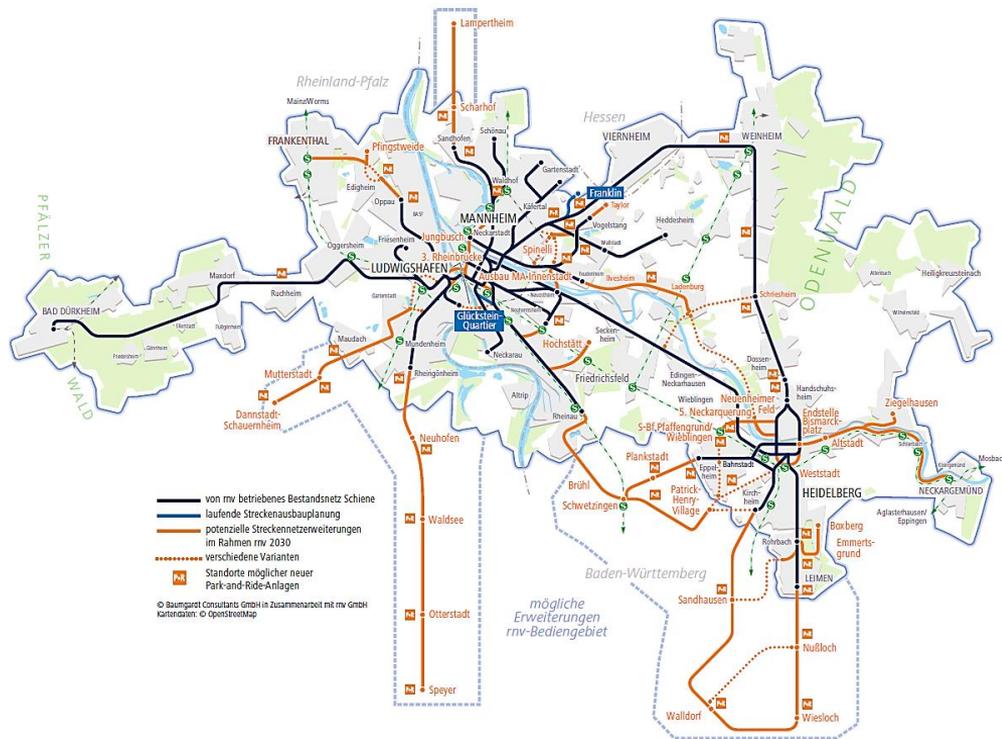
Kundeninformation
Kommunikation
und Marketing

Komfort und
Sicherheit

- Mittel- und langfristige Maßnahmen
- Maßnahmen mit direktem Einfluss auf Attraktivität des rnv - Verkehrsangebots
- Maßnahmen der rnv und Dritter

Ausbaustrategie rnv 2030+

Beispiel Infrastruktur – Ausbau Schiene



Infrastruktur

Aktuelle Projekte und Maßnahmen

Herausforderungen im Zuge der Erneuerung der Hochstraßen

HD

Hochstraße Nord

- Brückenkonstruktion aus den 70er Jahren (bis zu 41.000 Fahrzeuge pro Tag)
- Ersatz durch ebenerdige Stadtstraße
- ca. 8 Jahre Bauzeit

LU

Hochstraße Süd

- Brückenkonstruktion in 2020 abgerissen
- Ersatzneubau in gleicher Lage
- vsl. Inbetriebnahme 2026

MA



- Tragende Rolle des ÖPNV im **Verkehrskonzept zur Entlastung der Stadt**
- **Angebotsausweitungen** und **Infrastrukturmaßnahmen** (u. a. Gleisverbindung Bleichstraße)
- Zusatzverkehre im Schienenbereich erfordert zwingend eine **Neubeschaffung von Fahrzeugen**

Infrastruktur

Gute Gründe für einen Streckenausbau

- Die Leistungen des ÖPNV in Ludwigshafen und der Region sind heute schon beeindruckend, aber durchaus noch ausbaufähig
- Die Problematik der Hochstraßen zeigt, dass nachhaltigere Lösungen gefragt sind und die Verkehrswende eingeleitet werden muss
- Der Neubau von Schienenstrecken soll Stadt und Region verbinden und belastbarer Bestandteil der Verkehrswende werden

Zahlen, Daten, Fakten zum ÖPNV in Ludwigshafen

| Kennzahl | Stadtbahn | Bus |
|----------------------------------|-----------|-----------|
| Streckenlänge | 35,5 km | - |
| Linienlänge | 55,6 km | 199,3 km |
| Fahrleistung in Nutzwagenkm p.a. | 2,0 Mio. | 3,9 Mio. |
| Fahrgastzahlen p.a. | 21,2 Mio. | 10,8 Mio. |

Ø Reiseweite

4,6 km

Modal Split im ÖV

16 %

Marktausschöpfung
(Fahrgäste bereinigt um Umsteiger / Einwohner LU)

131 Fahrten je Einwohner
Fazit: Es geht noch mehr

Infrastruktur

Gute Gründe für einen Streckenausbau

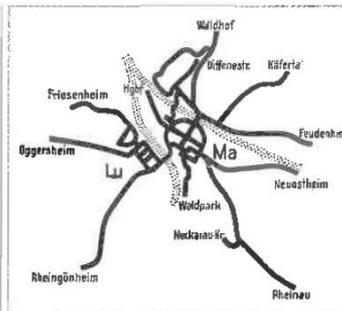
- In Ludwigshafen wurde das Netz in den letzten Jahrzehnten im Bestand erneuert, ausgebaut und regelmäßig saniert, teilweise wurden aber auch Strecken zurückgebaut.
- Die letzten Streckenerweiterungen im Schienennetz in Ludwigshafen stammen überwiegend aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts:
 - LU: Inbetriebnahme Streckenverlängerung Fichtestraße und Luitpoldstraße (Friesenheim) (1925, 1926)
 - LU: Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnstrecke nach Oppau (1927)
 - LU: Inbetriebnahme der Wendeschleife am Ebertpark (1928)



Streckennetz Ende 1902

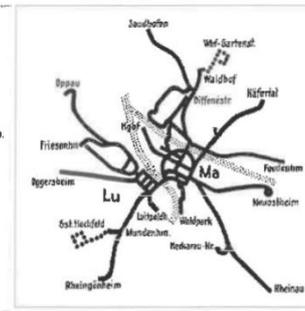


Streckennetz Ende 1910



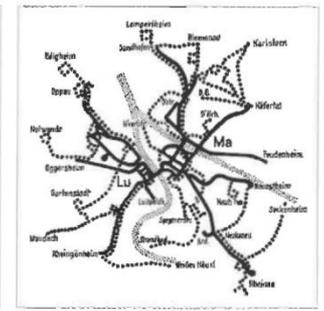
Streckennetz 1915

Streckennetz 1930



— = elektrische Straßenbahn = Omnibus

Streckennetz 1956



— = elektrische Straßenbahn = Omnibus

Infrastruktur

Gute Gründe für einen Streckenausbau

- Der Zeitabschnitt nach Ende des 2. Weltkrieges bis Anfang der 1970er Jahre war geprägt durch die Instandsetzung der zerstörten Strecken und den weiteren Ausbau von Bestandsstrecken.
- 1969 Inbetriebnahme der ersten Tunnelstrecke zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Rohrlachstraße sowie Saarlandstraße und Hauptbahnhof
- 1972: Einweihung der Neubaustrecke nach Rheingönheim (Friedensstraße bis neue Endstelle)
- 1983: Inbetriebnahme des kreuzungsfrei geführten neuen Streckenabschnittes Frankenthaler Straße – Unfallklinik der Stadtbahnlinie A mit einem Festakt.

Seither erfolgten keine weiteren Netzergänzungen

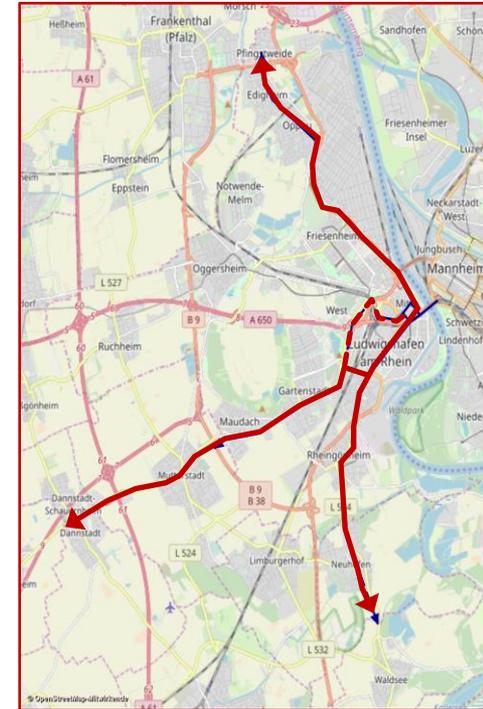


Infrastruktur

Aktuelle Projekte und Maßnahmen



| | |
|------------------------|---|
| <p>Projekt</p> | <p>Stadtbahnausbau Vorderpfalz - Neubaustrecken</p> <ul style="list-style-type: none"> Verlängerung des bestehenden Stadtbahnnetzes in Richtung Norden (LU Oppau-Edigheim-Pfingstweide bis ggf. nach Frankenthal) und Richtung Süden (LU Rheingönheim-Neuhofen-Waldsee bis ggf. nach Speyer) Anbindung der Gemeinden Mutterstadt und Dannstadt an das Straßenbahnnetz (westlicher Netzausbau) <p>→ Untersuchungen laufen seit 2018 auf Basis der Standardisierten Bewertung. Fortschreibung zur Version 2016+ brachte für alle untersuchten Varianten eine deutliche Ergebnisverbesserung</p> <p>→ Erste Gespräche mit Landesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz verliefen sehr positiv</p> <p>→ Weitere Gutachten in Abstimmung mit und Finanzierung durch ZÖPNV RLP Süd, VRN und betreffenden Kommunen</p> |
| <p>Termine</p> | <ul style="list-style-type: none"> Anfang 2024 Programmanmeldung Bundes-GVFG Frühjahr 2024 nächste Zwischenergebnisse |
| <p>Ausblick</p> | <ul style="list-style-type: none"> Nach Vorstellung der Ergebnisse der laufenden Untersuchungen auf Basis der Standi 2016+ Definition der Vorzugsvarianten. Aufnahme der Gespräche mit Zuwendungsgeber Bund und Land zur Erstellung der NKU nach Standi 2016+ . |



Untersuchungsraum und Variantenübersicht

- **Erneuerung der Flotte:** 101 von aktuell insgesamt 189 Fahrzeugen müssen schrittweise ersetzt werden
- **Mehr Kapazität** wegen Fahrgastzuwächsen erforderlich → Beschaffung längerer Fahrzeuge geplant
- **Festbestellung** von **80 Bahnen**
- Auslieferung in den Jahren 2022 - 2025
- **Option** auf 34 weitere Fahrzeuge bis 2027
- Ausschließlich Zwei-Richtungs-Fahrzeuge
- Länge: 30, 40 und – erstmals – 60 Meter



→ längste meterspurige Straßenbahn der Welt



Zeitplan

- Auftragsvergabe an **Škoda Transportation** Juni 2018
- Pflichtenheft-Erstellung 09.07.18 – 31.05.19
- Aufstellungszeit **Mock up** 08.10.18 bis Ende 2022
(Info-Center RNT2020, Viehhofstraße 6-20, Mannheim)
- Produktion Bauüberwachung 2019 bis Ende 2025
- Lieferung und Abnahme/Zulassung
erster Fahrzeuge Anfang 2022
- Produktion in Otanmäki (Finnland) und Pilsen (Tschechien)

Auftragsvolumen: rund **250 Mio. €**
(davon 13 Mio. € Förderung durch das
Land Baden-Württemberg)

→ **Größte Investition in der
Geschichte der rnv**



- Finland- Otanmäki



- Tschechien- Pilsen



- Deutschland- Mannheim

Aktuell* sind neun 30m Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb, die gemeinsam bereits über 90.000 km zurückgelegt haben





Mit gutem Gefühl unterwegs.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit