

Indikative Nutzen-Kosten-Untersuchung Pfalztram

05.08.2026

Indikative Nutzen-Kosten-Untersuchung

- › **Ziel: frühzeitige strategische Einordnung und Vorbereitung möglicher weiterer Planungs- und Abstimmungsschritte**, insbesondere im Hinblick auf:
 - › die grundsätzliche verkehrliche und volkswirtschaftliche **Zweckmäßigkeit** der betrachteten Korridore,
 - › die Identifikation maßgeblicher **Wirkungen** (z. B. Nachfragepotenziale, Reisezeitgewinne, Verlagerungseffekte, Umweltwirkungen),
 - › die erkennbare Robustheit der Ergebnisse gegenüber Unsicherheiten (z. B. Nachfrageannahmen, Investitionen, bauliche Restriktionen) sowie
 - › die **Ableitung von Handlungsbedarfen** für weiterführende Planungen (z. B. Trassenvarianten, betriebliche Konzepte, Schnittstellen zum Busnetz).
- › D. h. die ermittelten **Ergebnisse bilden eine grobe Voreinschätzung** für die Standardisierte Bewertung ab. Die tatsächliche volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit der Maßnahmen ist erst mit der vollständigen Standardisierten Bewertung nachgewiesen.
 - › Dazu gehört auch eine vertiefte technische Planung (HOAI Leistungsphase 2/3)
- › Alle genannten Vereinfachungen und auf früheren Prognoseständen basierende Annahmen werden für die Standardisierte Bewertung grundlegend überarbeitet und mit den Zuwendungsgebern (Bundes- und Landesverkehrsministerium) im Detail abgestimmt und von diesen überprüft
 - › Erst damit kann der notwendige Förderantrag gestellt werden.

Indikative Nutzen-Kosten-Untersuchung

- › Anlehnung an Verfahrensanleitung der Standardisierte Bewertung 2016+
 - › Unter voller Einhaltung aller Berechnungsvorschriften für Betrieb- und Fahrwegkosten sowie Verlagerungen von Fahrten zwischen Motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Öffentlichem Verkehr (ÖV), induziertem Verkehr, Nutzenberechnungen und Umweltwirkungen
 - › Zugrundelegung von Quell-Ziel-Nachfragedaten im ÖPNV aus VRN-Erhebung mit Trennung von Schülern und Erwachsenenennachfrage
 - › Vereinfachungen beziehen sich auf:
 - › Infrastrukturkosten aus Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung von Risikozuschlägen
 - › **Noch keine vertiefte Planung der Infrastruktur** (genaue Trassenverläufe, Haltestellenlagen, Abschnitte mit besonderem Bahnkörper etc. noch nicht festgelegt)
 - › **Vereinfachte Berücksichtigung von Neubauentwicklungen und Bevölkerungsentwicklungen mit Aktualisierungspotenzial** (Ansätze zur Bevölkerungsentwicklung niedriger als die aktuelle Prognose des statistischen Landesamtes)
 - › **Teilweise noch nicht den aktuellen Rahmenbedingungen entsprechende Verkehrsangebotsänderungen bis zum Prognosehorizont** (d. h. Änderungen, die nicht direkt mit den bewerteten Ausbaumaßnahmen zusammenhängen – Neubau/Umbau ehemaliger Hochstraßen, Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung und weitere Anpassungen im ÖV-Angebot)
 - › **Vereinfachte Berücksichtigung von Änderungen im ÖPNV-Tarif** (beispielsweise sind Nachfrageeffekte durch das Deutschlandticket bisher nicht berücksichtigt)
- › **Ergebnisse wurden vom Landesministerium für Mobilität (MKUEM) zur Kenntnis genommen**

Wesentliche Ergebnisse der untersuchten Maßnahmen

- › Pfingstweide-Verlängerung:
 - › Hohe Fahrgastgewinne, starke Umweltvorteile
 - › Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) > 2 → sehr wirtschaftlich
- › Neuhofen-Verlängerung:
 - › Regionale Vorteile, aber geringe Wirtschaftlichkeit
 - › NKQ $\approx 0,5$ → in Gesamtbetrachtung Nord-Süd-Korridor förderfähig
- › Nord-Süd-Korridor (Kombination aus Oppau – Pfingstweide und Rheingönheim – Neuhofen/Waldsee):
 - › Synergieeffekte, mehr Direktverbindungen
 - › NKQ = 1,4 → gesamtwirtschaftlich sinnvoll (Spezifizierung des NKQ nach Berichtsfertigstellung am 14.07.2026)
- › Ost-West-Korridor (Ludwigshafen Zentrum – Mutterstadt/Dannstadt):
 - › Hohe Nachfrageeffekte + Umweltvorteile
 - › NKQ = 1,2 → wirtschaftlich positiv (Spezifizierung des NKQ nach Berichtsfertigstellung am 14.07.2026)

Verlängerung Pfingstweide

› Konzepte

- › Verlängerung der bestehenden Stadtbahnstrecke über Oppau hinaus bis Pfingstweide Dubliner Str. (Bedienung im 10-Minuten-Takt)
- › Tagesdurchgängige **Direktverbindung in die Innenstadt-LU im 10-Minuten-Takt** und **nach MA** (mehr Fahrten pro Tag als mit Bussen)
- › **Kein Umstieg mehr** erforderlich, um zu den Zielen entlang der bestehenden Stadtbahnlinie zu gelangen
- › Anpassungen bei den betroffenen Buslinien (Feinerschließung sowie Verbindung nach Frankenthal und Sandhofen weiterhin gegeben)

› Ergebnisse

- › Mehrausgaben im ÖV-Betrieb
- › Hohe Fahrgastgewinne und -nutzen auf dem gesamten Linienweg
- › Zusätzliche Ausgaben für die Unterhaltung und den Kapitaldienst der Schieneninfrastruktur
- › Im Saldo starke volkswirtschaftliche Einsparungen durch Rückgang der CO₂-Emissionen und Unfallkosten
- › **Insgesamt ein Nutzen-Kosten-Quotient von über 2**

Verlängerung Neuhofen

› Konzepte

- › Verlängerung der bestehenden Stadtbahnstrecke über Rheingönheim hinaus bis Neuhofen (Bedienung im 20-Minuten-Takt)
 - › **Mehr Fahrten in die Innenstadt-LU** als mit Bussen
 - › **Direktverbindung nach MA und zu allen Zielen entlang der bestehenden Stadtbahnlinie**
- › Anpassungen bei den betroffenen Buslinien (Verbindung nach Waldsee/Speyer und Limburgerhof weiterhin gegeben)

› Ergebnisse

- › Nur geringfügige Mehrausgaben im ÖV-Betrieb
- › Fahrgastgewinne und -nutzen an der betrachteten Neubaustrecke
- › Zusätzliche Ausgaben für die Unterhaltung und den Kapitaldienst der Schieneninfrastruktur
- › ein großer raumordnerischer Nutzen für die Region wird generiert
- › **Insgesamt ein Nutzen-Kosten-Quotient von ca. 0,5**, d. h. Kosten werden nicht vollständig durch den Nutzen aufgewogen, aber gemeinsam mit Gesamtkorridor förderfähig

Gesamtbetrachtung Nord-Süd-Korridor (Pfungstweide + Neuhofen/Waldsee)

› Konzepte

- › **Verlängerung der bestehenden Stadtbahnlinie im 20-Minuten-Takt bis Pfungstweide Dubliner Str. sowie Verlängerung der perspektivischen Linie 10/12 als X12 (abschnittsweise Expresslinie) im 20-Minuten-Takt bis Pfungstweide Dubliner Str.**
- › Busanpassungen analog zu den Teilstrecken

› Ergebnisse

- › **Hohe Fahrgastgewinne und -nutzen auf dem gesamten Linienweg, doch insbesondere von Pfungstweide bis Rheingönheim**
- › Durch die Verlängerung von zwei Linien bis Pfungstweide entstehen besonders **viele Optionen für Direktfahrten**
- › Für **Neuhofen/Waldsee hoher Nutzen für Daseinsvorsorge** / raumordnerische Aspekte
- › **Insgesamt ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,4** (Spezifizierung des NKQ nach Berichtsfertigstellung am 14.07.2026)
- › **Schlüssiges Gesamtkonzept**, das für den Nord-Süd-Korridor eine volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit in Aussicht stellt

Ost-West-Korridor (Ludwigshafen Zentrum – Mutterstadt/Dannstadt)

› Konzepte

- › **Neue Linie aus Mannheim kommend über die Ludwigshafener Innenstadt und Gartenstadt bis Maudach im 10-Minuten-Takt und bis Mutterstadt/Dannstadt im 20-Minuten-Takt**
- › Anpassungen bei den betroffenen Buslinien (Feinerschließung sowie Verbindung nach Schifferstadt und Hochdorf-Assenheim weiterhin gegeben)

› Ergebnisse

- › Mehrausgaben im ÖV-Betrieb
- › **Hohe Fahrgastgewinne und -nutzen insbesondere im Ludwigshafener Stadtgebiet**
- › ein großer raumordnerischer Nutzen für die Region wird generiert
- › Zusätzliche Ausgaben für die Unterhaltung und den Kapitaldienst der Schieneninfrastruktur
- › Im Saldo starke volkswirtschaftliche Einsparungen durch **Rückgang der CO₂-Emissionen**
- › **Insgesamt ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,2** (Spezifizierung des NKQ nach Berichtsfertigstellung am 14.07.2026)

Zusätzliche Fahrten im ÖV je Werktag – Nord-Süd-Achse

› „Fahrgastzuwächse“ je Werktag

Raum	Quellverkehr	Quell- und Zielverkehr
LU Pf/Ed/Op	2.150	3.800
Neuhofen	220	440
Waldsee	110	220
LU Süd	700	1.270
LU Nord	765	1.480
LU Innenstadt	655	1.300
Sonstige	570	1.040

Zusätzliche Fahrten im ÖV je Werktag – Ost-West-Achse

› „Fahrgastzuwächse“ je Werktag

Raum	Quellverkehr	Quell- und Zielverkehr
Dannstadt	35	70
Mutterstadt	115	230
Maudach	610	1.220
Gartenstadt	2.400	4.500
LU Süd	1.000	1.950
LU Innenstadt	2.000	3.900
MA	850	1.750
Sonstige	475	950